RELATORIO

N.º 67

DA DIRECTORIA

DA

COMPANHIA PAULISTA

DE

ESTRADAS DE FERRO

PARA A SESSÃO DE

ASSEMBLÉA GERAL

EM

30 DE JUNHO DE 1916

SÃO PAULO
CASA VANORDEN
1916

RELATORIO

N.º 67

DA DIRECTORIA

DA

COMPANHIA PAULISTA

DE

ESTRADAS DE FERRO

PARA A SESSÃO DE

ASSEMBLÉA GERAL

EM

30 DE JUNHO DE 1916

ESTATISTICA ECONOMICA E FINANCEIRA
MINISTERIO DA FAZENDA
SET 23 1986
BIBLIOTECA

ESTATI
JUL. 1916
BIBLIOTECA

385.098160
P.328

SÃO PAULO
CASA VANORDEN
1916

15426 5 12 48

BIBLIOTHECA

COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO

Senhores Accionistas

A fórma estabelecida pelos Estatutos da Companhia, cumpre a Directoria o grato dever de vos relatar os factos de mais importancia occorridos no anno social de 1915, e, ao mesmo tempo, submetter ao vosso esclarecido juizo as contas e o balanço correspondentes ao referido exercicio, acompanhados do parecer do Conselho Fiscal, documentos esses que estiveram em tempo á vossa disposição, conforme manda a lei.

Directoria

A Directoria registra com profundo pezar o fallecimento de seu preclaro companheiro, Dr. João Alvares Rubião Junior.

Homem publico dotado dos mais preciosos predicados, tendo occupado os postos mais eminentes na politica, assim como em nosso alto meio financeiro e industrial, era o pranteado morto uma das mais prestigiosas e sympathicas figuras da nossa sociedade, devendo-lhe a administração da Companhia Paulista longos annos de relevantes serviços.

A Directoria, extremamente sensibilisada pela perda de seu illustre e estimado membro, aqui consigna a expressão de sua sincera dôr por tão infausto passamento.

Com o novo claro aberto na Directoria, duas são as vagas existentes, cabendo-vos, pois, eleger dois novos Directores.

Conselho Fiscal

Compete-vos tambem eleger os membros e supplentes do Conselho Fiscal, que tem de funccionar durante o proximo anno de 1917.

Trafego

O trafego funccionou com perfeita regularidade em todas as linhas da Companhia, cuja extensão total era de 1.161 kilometros.

O numero de passageiros e animaes transportados, a tonelagem das cargas, bagagens e encommendas, bem como o numero dos telegrammas expedidos, durante o anno de 1915, e os dados correspondentes aos quatro annos anteriores, constam do seguinte quadro:

Annos	Passageiros	Animaes	TONELADAS			Tele-grammas
			de bagagens	de café	de mercadorias diversas	
1911	1.522.533	77.733	17.578	489.668	707.054	290.522
1912	2.057.318	110.736	23.755	479.452	935.687	354.748
1913	2.412.772	97.228	27.623	532.951	1.008.312	389.405
1914	2.021.234	71.075	24.131	425.877	841.400	362.103
1915	1.875.482	106.559	22.744	600.965	756.422	399.997

Mostram os dados expostos que os varios elementos de trafego, considerados em seu conjuncto, não

foram inferiores á média geral do ultimo quinquennio, o que é muito lisongeiro para o exercicio proximo findo, considerando não só que a sua actividade economica esteve sujeita aos effeitos depressivos da crise que o mundo inteiro vem atravessando, mas tambem que no quinquennio em vista se comprehendem dois exercicios, os de 1912 e 1913, de extraordinaria expansão de negocios e franca prosperidade financeira.

O confronto, pois, é muito vantajoso para o trafego havido em nossas linhas em 1915, facto que bem assignala a intensa vida de trabalho do Estado de S. Paulo e o valor das forças vivas que a alimentam.

Tem a Companhia continuado a fazer gratuitamente o transporte de immigrantes e suas bagagens para o interior do Estado, elevando-se a 6.014 o numero dos que conduziu no ultimo anno.

Como é sabido, foi a Companhia Paulista que iniciou, em 1882, o transporte gratuito de immigrantes e suas bagagens. Nos trinta e tres annos decorridos dessa época até 31 de Dezembro de 1915, tem ella dado passagem em seus trens, muitos dos quaes formados exclusivamente para esse fim, a 675.501 immigrantes, cujo transporte teria custado 3.288:210$770 réis.

Movimento Financeiro

O balancete da receita e despesa do exercicio de 1915, que vai annexo, com os convenientes detalhes, apresenta muito bom resultado, a despeito das graves perturbações que o estado de guerra em quasi toda a Europa tem acarretado para a nossa empresa de transporte, já embaraçando a importação, portanto diminuindo-lhe a receita, já encarecendo sobremodo o preço dos artigos de consumo estrangeiros, e, pois, gravando-lhe o custeio.

Os algarismos respectivos, bem como os dados correspondentes aos quatro annos anteriores, constam do seguinte quadro:

ANNOS	RECEITA	DESPESA	SALDO	Relação da despesa para a receita
1911	27.135:300$222	11.911:376$338	15.223:923$884	44 %
1912	30.957:439$941	14.364:717$748	16.592:722$193	46 %
1913	34.045:510$848	17.823:429$464	16.222:081$384	52 %
1914	26.193:812$863	13.950:936$163	12.242:876$700	53 %
1915	30.502:984$262	14.142:030$303	16.360:953$959	46 %

Como se vê, o saldo apurado no exercicio, não obstante as causas depressivas assignaladas, foi sensivelmente maior que o saldo médio do quinquennio, ao mesmo tempo que a relação da despesa para a receita, expressa pelo coefficiente de 46 %, constata que, para a renda bruta que se arrecadou, o custeio foi dos mais baixos que tem registrado a nossa empresa.

O saldo que se apurou em 1915, no valor de 16.360:953$959 réis, accrescido dos lucros que vieram do anno anterior, na importancia de 218:292$904 réis, e assim elevado á somma de 16.579:246$863 réis, teve, mediante audiencia e approvação do Conselho Fiscal, a seguinte distribuição, que a Directoria submette á vossa sancção:

Juros da divida externa pagos em 1915	1.943:430$260
Importancia applicada á amortisação do custo da Estrada do Rio Claro	1.299:760$220
Dividendos do 1.º e 2.º semestre de 1915, á razão, respectivamente, de 8 % e 10 % ao anno . .	8.280:000$000
Imposto sobre os dividendos distribuidos . . .	414:000$000
Para o fundo de reserva	200:000$000
Para o fundo de pensões	100:000$000
Para o fundo de obras novas e augmento de material rodante	2.211:215$860
Lucros que passam para o exercicio de 1916 . .	2.030:840$523
Somma . . . . . Rs.	16.579:246$863

Divida externa

Fizeram-se pontualmente, durante o anno de 1915, as remessas para pagamento dos juros de 5 % do emprestimo de £ 2.750.000, contrahido em 1892 para a compra da Estrada de Ferro do Rio Claro, as quaes importaram em 1.943:430$260 réis.

Resgataram-se no mesmo anno 662 obrigações do referido emprestimo, no valor de £ 66.200, mediante o dispendio de 1.299:760$220 réis, o que elevou o total do resgate operado até então á importancia de £ 839.700, tendo a Companhia despendido para esse effeito 16.267:927$245 réis e ficando a divida reduzida em 1915 a £ 1.910.300.

Fundo de amortisação do custo da Estrada de Ferro do Rio Claro

Com a quota de 1.299:760$220 réis levada ao credito desta conta, elevou-se a importancia deste fundo á somma de 16.267:927$245 réis, inteiramente applicada á amortisação do emprestimo de 1892, no valor acima declarado de £ 839.700.

Fundo de obras novas e augmento de material rodante

Este fundo, constituido como os outros, por quotas deduzidas dos lucros liquidos apurados em cada exercicio, é destinado, como sabeis, a fornecer recursos de modo continuo para a construcção de obras novas, augmento de material rodante e mais despesas que, não sendo propriamente de custeio, devem ser levadas á conta de capital.

Escripturada agora a quantia de 2.311:215$860 réis no credito da referida conta, fica o fundo de obras novas e augmento de material rodante elevado a.... 21.496:847$631 réis, somma esta que se acha integralmente empregada nas linhas.

Fundo de reserva

Addicionada a quantia de 200:000$000 de réis á importancia desta conta, acha-se o fundo de reserva elevado a 3.800:000$000 de réis, estando a parcella de 3.153:581$130, correspondente a £ 204.600, empregada em titulos do emprestimo federal de 5 %, contrahido em Londres no anno de 1903, e a parcella de 17:462$800, correspondente a 31.000 francos, em debentures do Banco de Credito Hypothecario e Agricola do Estado de S. Paulo. A parcella restante, no valor de 628:956$070 réis, aguarda ainda applicação definitiva.

Fundo de Pensões

Com a quota de 100:000$000 de réis, que lhe tocou na partilha do saldo de 1915, fica elevado o fundo de pensões á importancia de 1.500:000$000 de réis, empregada em sua maior parte em apolices da divida publica do Estado, da 9.ª série, juros de 6 %.

Durante o anno de 1915, a Companhia despendeu com 17 empregados aposentados 51:447$800 réis, e em pensões que distribuiu a 117 familias necessitadas de empregados fallecidos, comprehendidos os que morreram em consequencia de accidentes no trabalho, a importancia de 51:175$000 réis, tendo pois importado em 102:622$800 réis a folha do pessoal inactivo.

Nova linha de Rio Claro a Itirapina e S. Carlos

Por decreto n. 11.994, de 15 de Março de 1916, o Governo Federal approvou os estudos para o prolongamento da linha de Rio Claro a Itirapina, de bitola larga, até S. Carlos, e autorisou a Companhia a proceder aos estudos relativos á construcção do mesmo prolongamento até Araraquara, e de Itirapina para Jahú, ficando outrosim approvadas as despesas feitas em conta de capital nos annos de 1912, 1913 e 1914.

Com o mencionado decreto de 15 de Março de 1916 baixaram clausulas modificando, de accôrdo com a Companhia, algumas disposições dos contractos anteriores, relativas ás linhas de concessão federal. Essas modificações tiveram por fim principalmente uniformisar o regimen das linhas de concessão federal com o das linhas de concessão do Estado e simplificar a escripturação de receita e despesa de umas e outras.

As clausulas a que se refere o mesmo decreto são as seguintes:

I

« A quota destinada, cada anno, ao fundo de amortisação a que se refere a clausula IX do decreto n. 7.838, de 4 de Outubro de 1880, fica limitada até ao anno de 1923, a 10 % (dez por cento) da renda liquida, avaliada de conformidade com a clausula III, e elevada de 1 (um) para 5 % (cinco por cento) nos annos subsequentes.

II

« Serão revistas as tarifas das linhas em questão sempre que os rendimentos liquidos de dous annos consecutivos quaesquer, após a deducção das quotas de amortisação, excederem o limite de 12 % (doze por cento) dos respectivos capitaes, para que se mantenha a renda liquida annual até esse limite, deduzida a quota de amortisação.

III

« A renda liquida annual das linhas federaes da companhia exploradas em commum com as estaduaes é fixada em 25 % (vinte e cinco por cento) da renda liquida de toda a rêde de linhas ferreas pertencentes á mesma companhia.

IV

« Não serão tomadas em consideração as despesas relacionadas na fórma e para os fins de que trata a clausula II do contracto de 24 de Junho de 1901, attinentes a qualquer modificação de traçado, construcção de novas linhas e acquisição de material rodante de novos typos, cujos planos e orçamentos não tenham sido préviamente submettidos á approvação do Governo.

V

« Fica sem effeito a clausula VII do decreto n. 7.838, de 4 de Outubro de 1880, que concedeu isenção de direitos de importação sobre os materiaes necessarios á construcção, conservação e custeio das linhas a que o mesmo se refere, não só quanto ás ditas linhas como tambem em relação á que faz objecto do contracto de 12 de novembro de 1908.

VI

« Ficam sem effeito as disposições de decreto e contractuaes em contrario. »

De todas as disposições do decreto de 15 de Março de 1916 lavrou-se um termo de accôrdo, em data de 8 de Abril de 1916, o qual foi assignado pelos representantes do Governo e da Companhia e publicado no «Diario Official» da União de 11 de Abril de 1916.

Finalmente, depois de mediar o prazo de alguns annos entre o pedido da Companhia e o despacho do Governo Federal, tendo sido approvados os estudos da nova linha de Rio Claro até S. Carlos — quando já se achava ella construida e prompta para ser aberta ao serviço publico, a Directoria deu-se pressa em pedir autorisação para trafegal-a.

Obtida essa autorisação por acto de 11 de Abril de 1916, que tambem approvou os horarios de trens de passageiros, será a nova linha aberta ao trafego publico provavelmente a 1.º de Junho proximo, tendo-se aproveitado o ensejo para modificar, mediante as formalidades legaes, os horarios de trens das diversas linhas, tirando partido das grandes vantagens que o prolongamento da bitola larga de Rio Claro a Itirapina e dahi até S. Carlos veiu trazer ao systema de transporte da Companhia, entre as quaes releva mencionar o estabelecimento de trens nocturnos nas linhas principaes da Secção Rio Claro.

Ramal de Nova Odessa a Piracicaba

Em breve ficará concluido o primeiro trecho deste ramal, de Nova Odessa a Santa Barbara.

Retardada como tem sido a construcção deste ramal por motivos de força maior, que é desnecessario aqui reproduzir, não poude o mesmo ficar prompto no prazo estipulado, pelo que foi este prorogado até 20 de Dezembro de 1917, conforme o termo assignado pelo Governo do Estado e a Companhia em data de 17 de Fevereiro de 1916.

A Directoria tencionava dar maior andamento á construcção deste ramal, atacando as obras de Santa Barbara em diante, logo que tivesse concluido a linha de Rio Claro até S. Carlos e pudesse aproveitar o pessoal que se tornasse alli dispensavel. Desistiu,

porém, desse proposito, em vista de não poder contar tão cedo, pelo menos emquanto durar a guerra européa, com a possibilidade de adquirir os trilhos necessarios, pois de outra fórma teria de ser forçada a preparar duas vezes o leito da estrada.

Attenta a situação anormal que vimos atravessando, crescendo cada dia as difficuldades inherentes á construcção das grandes obras, sobretudo quando dependentes em larga escala de material importado, para cujo fornecimento não ha contar nem com a actividade das fabricas estrangeiras, nem com seguros meios de transporte — a Directoria julga medida de prudencia não proseguir na construcção do ramal além de Santa Barbara, emquanto não melhorarem as circumstancias.

Capital das vias ferreas de concessão do Governo Federal

Nos termos do artigo 2.º do decreto n.º 11.994, de 15 de Março de 1916, o Governo Federal approvou as despesas feitas em conta de capital nas linhas de concessão federal, nos annos de 1912, 1913 e 1914, importando respectivamente em £ 1.715-4-9, £ 295.995-3-3 e £ 144.120-15-7, as quaes foram incorporadas ao capital reconhecido das referidas linhas, que ficou elevado a £ 2.393 106-16-10, a 31 de Dezembro de 1914.

As despesas feitas em conta de capital, durante o anno de 1915, nas mesmas linhas, importaram em 1.638:196$432 réis. Reduzida esta importancia a ouro, conforme estabelece o decreto n.º 4.057, de 24 de Junho de 1901, no valor de £ 85.749-6-10, e incorporada ao custo official das linhas de que se trata, logo que receba a approvação que já foi requerida ao Governo da União, ficará o capital das linhas de concessão federal elevado á somma de £ 2.478.856-3-8.

Como sabeis, a fixação do capital da Estrada Rio Claro, parte federal, tem por effeito a revisão das tarifas, quando, nos termos da clausula 2.ª do decreto n.º 11.994, de 15 de Março de 1916, que reformou a clausula 9.ª do contracto de 4 de Outubro de 1880 e 3.ª do contracto de 24 de Junho de 1901, se verifique que os rendimentos liquidos de dois annos consecutivos, após a deducção das quotas de amortisação a que se refere a clausula 6.ª do contracto de 1901, excedem o limite de 12 % do capital reconhecido.

Nos dois ultimos exercicios vencidos, de 1914 e 1915, a renda liquida apurada foi, respectivamente, de 4,4 % e 6 % do capital, pelo que não incorreu a Companhia na obrigação de modificar as suas tarifas.

Capital das vias ferreas de concessão do Governo de S. Paulo

Durante o anno de 1915, foram feitas despesas de capital nas vias ferreas de concessão do Governo de S. Paulo, na importancia de 673:019$428 réis. As contas respectivas foram já submettidas ao exame e approvação do Governo.

Montando a 98.588:158$843 réis a importancia das despesas constantes das contas anteriormente apresentadas, fica elevado ao total de 99.261:178$271 réis o capital despendido nas linhas de concessão do Governo do Estado até 31 de Dezembro de 1915, para os effeitos da reducção das tarifas de transporte, quando os lucros liquidos, em dois annos consecutivos, forem maiores dè 12 %.

Nos dois ultimos annos, 1914 e 1915, os lucros liquidos apurados foram, respectivamente, de 9,3 % e 11,9 %, não devendo pois ter lugar, actualmente, nenhuma reducção de tarifas por excesso de renda.

Transporte de animaes

No interesse de favorecer o transporte de gado em pé, especialmente em proveito dos pequenos criadores do Estado, fez-se consideravel reducção nos fretes dos animaes classificados na tabella 11, quando transportados em trens de mercadorias, em numero superior a seis e inferior a cem cabeças.

A nova tabella differencial, commum com a da S. Paulo Railway, começou a vigorar em 1.º de Janeiro do corrente anno.

Tambem com o fim de facilitar e desenvolver este importante ramo de trafego, pelo que diz respeito ao transporte de gado em pé em numero de cem cabeças ou mais e vencendo longas distancias, estabeleceu-se com caracter permanente, a partir de 1.º de Março do corrente anno, um serviço especial de trens continuos, isto é, correndo de dia e de noite, de Barretos com destino a S. Paulo, mediante o augmento de 10 %, nas linhas de concessão do Governo do Estado, sobre as tarifas dos trens ordinarios.

Linhas ferreas em trafego

Todas as linhas foram mantidas em perfeito estado de conservação. Foi reformado o edificio da estação de Louveira, augmentada a antiga plataforma, construida uma outra fronteira e feita a respectiva cobertura.

Na mesma estação construiu-se uma casa para moradia do respectivo chefe e um armazem para o trafego proprio.

Outras estações, tanto da Secção Paulista como da Secção Rio Claro receberam melhoramentos e reparos mais ou menos importantes.

Proseguiu na Secção Rio Claro o lastro do leito da linha com pedra britada, na extensão de 38 kilometros, subindo já a 622 kilometros a extensão total de estrada assim lastrada, na referida Secção.

Material rodante

O material rodante tem sido conservado com o costumado zelo.

O seu effectivo, em 31 de Dezembro de 1915, era o seguinte:

DESIGNAÇÃO	BITOLA DE			TOTAL
	1m,60	0m,60	1m,00	
Locomotivas	81	11	82	174
Carros especiaes	9	—	12	21
» de passageiros	63	11	77	151
» dormitorios para passageiros .	—	—	7	7
» para bagagens e correio . .	17	3	22	42
» para bagagens e valores . .	4	—	3	7
» para animaes de raça . . .	2	—	—	2
» para transporte de carruagens.	3	—	2	5
» para soccorro	3	—	3	6
Vagões diversos	1978	54	1429	3461
» guindastes	2	—	2	4
Carros para transporte de locomotivas.	2	—	—	2
Guindaste a vapor	6	—	3	9

Serviço Florestal

Em 31 de Dezembro de 1915 elevava-se a... 1.210.460 o total das essencias definitivamente plantadas nos differentes hortos da Companhia, sendo a maior parte eucalyptos e contando as arvores mais velhas cerca de 12 annos de edade.

A despesa feita com o serviço florestal até a referida data era de 652:245$064 réis, do que resulta

que cada arvore está á Companhia, em média, por 538 réis, comprehendidas todas as despesas de custeio feitas desde o inicio dos trabalhos, em 1.º de Janeiro de 1904.

A edade média das plantações sendo de seis annos, e dando a cada arvore nessa edade o valor minimo de 3$000 réis, de accôrdo com o resultado obtido nas experiencias de córte effectuadas, póde-se estimar o valor das plantações então existentes em 3.631:380$000 réis, o que dá bem idéa da larga remuneração que promette á Companhia este importante serviço.

Em Maio de 1915, tendo as maiores plantações de eucalyptos feitas no horto de Jundiahy completado dez annos, limite minimo de edade traçado pelos auctores especialistas para a exploração de taes arvores, visando especialmente a sua applicação a dormentes de estradas de ferro — fez-se o primeiro córte de eucalyptos, não só para se poder avaliar o rendimento dessas arvores em differentes edades, mas tambem para experiencias de durabilidade da madeira das diversas especies alli cultivadas.

Este facto torna-se digno de registro, porque é a primeira vez que no Brasil se exploram essencias florestaes plantadas para fins industriaes.

Deduzidas as despesas do córte e apurado o que produziram os eucalyptos em lenha e dormentes, na base dos preços pagos pela Companhia por estes materiaes, verificou-se ser de 10$457 réis o rendimento liquido por arvore de dez annos de idade.

Em Janeiro de 1916 foram collocados nas linhas da Companhia os dormentes obtidos, restando agora que o tempo se pronuncie sobre a durabilidade dos eucalyptos dessa edade, pois que, quanto aos mais velhos, já as experiencias feitas com as arvores de

outras procedencias haviam dado os mais vantajosos resultados.

Se ficar provado que são duradouros os dormentes de arvores apenas de dez annos, como tudo leva a crer, poderá o Serviço Florestal da Companhia fornecer ás suas linhas, já a partir de 1920, todos os dormentes de que ellas precisem, bastando para isso abater annualmente apenas uns quarenta mil eucalyptos ou menos de 4 % das arvores existentes, com a vantagem de não ser preciso despender nenhum esforço para a reconstituição das mattas abatidas, porque o eucalypto tem a preciosa faculdade de reproduzir-se por meio de rebentões da touça.

Afim de verificar se as lenhas das varias especies de eucalyptos abatidos possuem, na edade de dez annos, valor industrial como combustivel para locomotivas, foram feitas as necessarias experiencias pela repartição da Locomoção. O resultado foi achar-se que a sua combustão, effeito calorifico e consumo eram praticamente equivalentes ás boas lenhas de que se tem feito uso no serviço das linhas.

A' vista de tão animadores resultados, perfeitamente apoiados em dados positivos e concludentes, resolveu a Directoria desde logo dar maior desenvolvimento ao Serviço Florestal.

Para esse fim adquiriu mais tres propriedades agricolas em condições muito vantajosas, já pela qualidade das terras, já por se acharem situadas á margem das linhas ferreas da Companhia, a saber: a fazenda de Camaquan, sita á margem da nova linha de Rio Claro a Itirapina, com 250 alqueires de terras, dos quaes 120 cobertos de excellentes mattas, o que representa 100.000 metros cubicos de lenha, 24.000 pés de café, tres casas e mais bemfeitorias, pelo preço de 35:000$000 de réis; a fazenda de Tatú, no municipio

de Limeira, junto á estação daquelle nome, com 310 alqueires de terras, dos quaes 50 cobertos de matta virgem, 40.000 pés de cafés novos, boa casa de morada, sete casas para empregados, animaes e bemfeitorias diversas, pelo preço de 130:000$000 de réis; finalmente, a grande fazenda de Santo Antonio, situada junto á cidade de Rio Claro e contigua á propriedade agricola que alli já possue a Companhia, com cerca de 720 alqueires de excellentes terras de cultura, dos quaes 150 occupados por mattas, 400.000 pés de café, com a safra pendente, grande casa de morada, casas de empregados e de colonos, ditas de machinas, machinismos de beneficiar café, terreiro ladrilhado, tulhas, paioes, estrebarias e mais bemfeitorias diversas, pelo preço de 280:000$000 de réis.

Com as acquisições feitas, fica possuindo a Companhia 2.000 alqueires de terras, podendo ahi plantar, o que fará no prazo mais ou menos de 4 annos, até 7.000.000 de eucalyptos, ao mesmo tempo que terá, na exploração das plantações de café existentes e em outros ramos de cultura que forem subsidiariamente estabelecidos, abundantes recursos para custear o seu serviço florestal.

Para avaliar o extraordinario alcance economico das medidas em pratica, basta dizer que quando as plantações de eucalyptos forem augmentadas de sete a dez milhões de arvores, isto é, no prazo de uns seis annos desta data, estará a cultura florestal da Companhia elevada ao maximo necessario para abastecer completamente as suas linhas de lenha e dormentes, e com uma despesa relativamente insignificante, quando é certo que hoje despende ella com os dois artigos cerca de 3.000:000$000 por anno, e se actualmente, em vez de queimar lenha, estivesse a queimar carvão Cardiff, essa despesa seria de uns 10.000:000$000 de réis.

Accôrdo com a Estrada de Ferro Jaboticabal

Em data de 15 de Setembro de 1915, a Companhia Paulista assignou um accôrdo com a Estrada de Ferro Jaboticabal, regulando as relações de trafego mutuo entre as respectivas linhas.

Almoxarifado

Fornece esta repartição com séde em Jundiahy, todos os materiaes necessarios ao consumo dos serviços a cargo da Companhia, tendo importado os supprimentos por ella feitos durante o anno de 1915 em 5.436:119$100 réis, contra 6.435:125$786 réis no anno de 1914.

Portos de Antonio Prado e do Taboado

Funccionaram regularmente, durante o anno de 1915, os serviços de travessia do Rio Grande e do rio Paraná, nos portos, respectivamente, de Antonio Prado e do Taboado, apparelhados pela Companhia de meios regulares de transporte, serviços esses cuja exploração e conservação a Directoria contractou com o sr. Valencio de Oliveira Xavier.

O complemento natural da apparelhagem do porto do Taboado pela Companhia era a reabertura da estrada de rodagem entre as barrancas do Paraná e a zona invernista de Barretos, assim como a execução dos melhoramentos por ella reclamados para poder prestar-se ao transporte do gado, como ranchos, mangueiras e outros, de distancia em distancia.

Mediante representação da Companhia Paulista, o Congresso Legislativo do Estado votou a lei de 4 de Setembro de 1913, autorisando as despesas com esses

melhoramentos. O Governo, o anno passado, mandou orçar as obras mais urgentes, no valor de 55:000$000 de réis, tendo encarregado a Companhia Paulista de as executar. As obras estão concluidas, tendo já a Companhia solicitado o seu exame e recebimento pelo Governo.

Movimento de acções

Nos ultimos tres annos foram transferidas:

Annos	Por venda	Por herança, doação, etc.	Por caução	Por baixa de caução	TOTAL
1913	11.317	8.478	14.500	9.454	43.749
1914	24.267	4.150	7.678	11.911	48.006
1915	12.292	3.697	5.340	6.796	28.125

Impostos

Durante o anno de 1915, a Companhia Paulista arrecadou e entregou ao Thesouro do Estado a quantia de 432:632$100 réis, producto do imposto de transito.

Arrecadou tambem e entregou á Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional, em São Paulo, a quantia de 516:387$620 réis, producto do imposto federal sobre passagens.

Pagou o imposto estadual de capital, na importancia de 202:400$000 réis.

Pagou mais o imposto federal relativo aos dividendos, na importancia de 414:000$000 de réis, e do sello do capital realizado, no valor de 13:036$500 rs.

Assim, elevou-se á importancia de 1.578:456$220 réis a somma dos tributos de varias ordens, lançados sobre o serviço de transporte a cargo da Companhia, durante o anno de 1915, fóra os impostos indirectos: municipaes, estaduaes e federaes, avultando entre estes os direitos de importação.

Pessoal

Tem continuado o pessoal ao serviço da Companhia, tanto os funccionarios superiores como os seus auxiliares, a trabalhar com intelligencia e dedicação; a Directoria agradece a valiosa cooperação de todos recebida.

Conclusão

São estas, Senhores Accionistas, as informações que a Directoria tem a honra de vos offerecer sobre os negocios da vossa importante empresa, relativos ao anno proximo findo, continuando á vossa disposição para fornecer outras quaesquer que desejeis.

S. Paulo, 28 de Abril de 1916.

A Directoria:

Antonio Prado, presidente.
A. de Lacerda Franco.
Conde de Prates.
Francisco A. de Souza Queirós.
Luiz Tavares Alves Pereira.

PARECER

DO

CONSELHO FISCAL

Parecer do Conselho Fiscal

Os abaixo assignados, membros do Conselho Fiscal da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, tendo, conforme determinam os Estatutos, examinado detidamente os livros, o balanço geral, fechado a 31 de Dezembro de 1915, e assim tambem o balancete da receita e despesa relativo ao mesmo anno, encontraram tudo na costumada ordem e exactidão.

Notam os abaixo assignados que a renda liquida da empresa foi, no anno que findou, de Rs. 16.579:246$863, incluida a importancia de Rs. 218:292$904 provinda do exercicio de 1914, com o que ficou a administração da Companhia perfeitamente habilitada não só a satisfazer com a pontualidade de sempre todos os encargos da divida externa, como a levar ao fundo de reserva a quantia de Rs. 200:000$000, ao fundo de pensões Rs. 100:000$000, ao fundo de obras novas e augmento de material rodante Rs. 2.311:215$860, a pagar os dividendos na importancia de Rs. 8.280:000$000, levando ainda para o credito do novo exercicio o saldo de Rs. 2.030:840$523.

Assim, pois, o Conselho Fiscal, abaixo assignado, achando tudo feito com toda regularidade, é de parecer que sejam approvadas todas as contas e tambem todos os actos praticados pela Directoria.

S. Paulo, 17 de Abril de 1916.

Bento José de Carvalho.
José de Paula Leite de Barros.
Dr. João Antonio de Oliveira Cesar.

BALANÇO FECHADO

EM

em 31 de Dezembro de 1915

Companhia Paulista

BALANÇO fechado em

ACTIVO

Accionistas, Conta de Capital: Entradas não realizadas	. . . . .	400$000
Linhas de concessão Estadoal: Importancia despendida	103.043:646$078	
Linhas de concessão Federal: Importancia despendida, computando ao cambio par a quota de. . . . . £ 1910.300-0-0 do preço da compra da Estrada de Ferro do Rio Claro que ainda não foi amortisada . .	41.350:025$540	
Edificio e Moveis do Escriptorio Central: Saldo desta conta. . .	217:511$540	
Immoveis diversos: do Serviço florestal e outros	416:274$675	145.027:457$833
Cauções: Acções depositadas pela Directoria	50:000$000	
» Apolices depositadas no Thesouro do Estado . . .	63:000$000	
» Idem, idem no Thesouro Federal	30:000$000	143:000$000
Emprestimos: A diversas Companhias	. . . . .	2.391:245$580
Diversos Titulos: Oitocentos e noventa e nove apolices do Estado .	937:000$000	
» » £ 204.600-0-0 do emprestimo externo federal de 1913 e outros titulos .	4.221:944$036	5.158:944$036
Materiaes para custeio: Existentes no Almoxarifado, em viagem e em despacho em Santos	. . . . .	1.482:615$929
Saldos a favor da Companhia, a saber:		
Banco do Commercio e Industria de São Paulo	2.961:881$800	
Contadoria Central	1.988:317$130	
Trafego de Passageiros	162$900	
Trafego de Cargas	145:447$600	
Transferencias de acções . . .	444$700	
Diversos devedores, Agentes e ouros.	614:949$590	
Caixa, Saldo existente	426:309$652	6.137:513$372
Rs. . . .	. . . . .	160.341:176$750

São Paulo, 29 de Março de 1916.

Antonio Prado,

Presidente da Directoria.

de Estradas de Ferro

31 de Dezembro de 1915

PASSIVO

Capital: 460.000 acções de 200$000		92.000:000$000
Emprestimo emittido em 1892: Saldo desta conta, £ 1910.300-0-0 ao cambio par		16.980:444$440
Amortisação do custo da Estrada de Ferro do Rio Claro: Importancia despendida		16.267:927$245
Fundo de Reserva: Saldo desta conta		3.800:000$000
Fundo de Pensões: Idem, idem, idem		1.500:000$000
Fundo applicado em Obras novas e augmento de Material Rodante: Idem, idem, idem		21.496:847$631
Caução: Da Directoria		50:000$000
Pessoal: De Dezembro de 1915		937:102$150
Emissão de 1907: Importancia de fracções em dinheiro, não reclamadas	1:333$327	
Dividendos: Não reclamados	146:320$900	
Dividendo: A ser distribuido	4.600:000$000	4.747:654$227
Diversos credores: Fornecedores de materiaes e outros		530:360$534
Somma		158.310:336$227
Receita Geral: Saldo desta conta		2.030:840$523
Rs.		160.341:176$750

Adolpho Augusto Pinto,
Chefe do Escriptorio Central.

BALANCETE

DA

RECEITA E DESPESA

DE

Janeiro a Dezembro de 1915

Companhia Paulista

BALANCETE da Receita e Despesa

RECEITA

Bilhetes de passagens	4.030:756$770	
Cadernetas kilometricas	116:257$990	
Trens especiaes	11:262$700	
Encommendas, bagagens, valores, etc.	1.023:269$920	
Animaes por trens de passageiros .	73:179$470	
Telegrammas	309:760$320	
Mercadorias	24.000:632$961	
Animaes por trens de cargas . .	391:789$490	
Armazenagens	31:514$600	
Commissão pela arrecadação dos impostos Estadual e Federal . .	37:960$781	
Saldo de aluguel e estadia de carros, vagões e encerados.	28:660$670	
Aluguel de estações e suas dependencias	43:200$000	
Rendas diversas arrecadadas nas Linhas		
A saber:		
Carga e descarga de vagões, aluguel de casas e compartimentos para restaurantes, cartazes nas estações, multas, venda de objectos abandonados e outras. . . .	100:738$140	30.198:983$812
Rendas diversas arrecadadas no Escriptorio Central		
A saber:		
Aluguel de zona privilegiada. . .	3:000$000	
Idem de terrenos em São Paulo. .	1:000$000	
Emolumentos e differença de sellos	2:852$260	
Juros e Commissões	290:032$120	
Lucros e Perdas.	1:279$200	
Diversas	5:836$870	304:000$450
Somma Rs. . .	. . . . .	30.502:984$262

São Paulo, 29 de Março de 1916.

Adolpho Augusto Pinto,

Chefe do Escriptorio Central.

de Estradas de Ferro

de Janeiro a Dezembro de 1915

DESPESA

Inspectoria Geral e Contadoria . .	471:809$000	
Linha e Edificios	2.155:276$144	
Locomoção	6.348:407$740	
Trafego	3.122:581$493	
Telegrapho	571:455$509	
Almoxarifado.	149:191$080	
Saldo de aluguel de carros, vagões e encerados	95:249$280	
Contadoria Central	97:815$210	
Despesas diversas das Linhas		
A saber:		
Consnmo d'agua nas estações, annuncios, sellos, telegrammas, baldeação de inflammaveis, custeio da estação da Companhia Campineira de Tracção, Lnz e Força, Commissão de Tarifas e outras despesas	121:378$472	13.133:163$928
Despesas diversas pelo Escriptorio Central		
A saber:		
Escriptorio Central.	280:594$770	
Gastos Geraes	60:263$947	
Imposto sobre capital	202:400$000	
Fiscalisação do trecho Federal da Linha Rio Claro	10:000$000	
Lucros e Perdas.	1:510$688	
Juros e Commissões	292:507$400	
Serviço Florestal	156:023$670	
Impostos diversos	5:565$900	
		1.008:866$375
Saldo a favor da Receita	. . . . .	16.360:953$959
Somma Rs. . .	. . . . .	30.502:984$262

James W. Gray,

Guarda-Livros.

DISTRIBUIÇÃO DO SALDO GERAL

APURADO

NO ANNO DE 1915

Companhia Paulista

DISTRIBUIÇÃO do saldo geral

DEBITO

Juros da divida externa pagos em 1915. . . .	1.943:430$260
Importancia applicada á amortisação do custo da Estrada Rio Claro	1.299:760$220
Dividendo do 1.º semestre de 1915 á razão de 8 % ao anno, e do 2.º semestre, á razão de 10 % ao anno	8.280:000$000
Imposto sobre os dividendos distribuidos . . .	414:000$000
Para o fundo de reserva	200:000$000
Para o fundo de pensões	100:000$000
Para o fundo de obras novas e augmento de material rodante	2.311:215$860
Lucros que passam para o exercicio de 1916 . .	2.030:840$523
Somma Rs. . .	16.579:246$863

São Paulo, 29 de Março de 1916.

Raolpho Augusto Pinto,
Chefe do Escriptorio Central.

de Estradas de Ferro

apurado no anno de 1915

CREDITO

Lucros que passaram do exercicio de 1914. . .	218:292$904
Saldo deste anno	16.360:953$959
Somma Rs. . .	16.579:246$863

James W. Gray,
Guarda-Livros.

RELAÇÃO DOS SRS. ACCIONISTAS

EM 30 DE ABRIL DE 1916

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
	A	
1	Abeilard de Almeida Pires	50
2	Achilles Oppenheim	5
3	Adalberto de Freitas Reis, menor	85
4	" " Queiroz Telles	36
5	Adão Gray	24
6	Adda Elisabeth Aschermann, d.	48
7	Adelaide Augusta de Carvalho, d.	27
8	" de Moraes, f.ª de José P. de Moraes	11
9	" Rocha, menor	18
10	Adèle Martin, d.	3
11	Adelia de Oliveira Machado, menor . . .	30
12	Adelina, f.ª de Michel Calogeras . . .	23
13	" de Lara Campos, menor	32
14	" Romano, d.	7
15	Adelino Domingos Neiva, menor	23
16	Adolpho Augusto Pinto	200
17	" Costa Porto.	86
18	" F. Oppenheim	300
19	" Heydenreich	410
20	Adoniram de Oliveira Campos	50
21	Adriana Maria da Conceição, d.	3
22	Adriano Gilardi	59
23	Affonso Augusto Ribeiro	6
24	" Olegario Ferreira Pinto	32
25	" Pires Fleury	38
26	" Ráo	40
27	Afrodisio Vidigal	82
28	Agnès Bradshaw, d.	4
29	Agostinho Chiarelli	48
30	" f.º de Gabriel Ribeiro dos Santos	5
31	" Lebre de Castilho	11
32	" Mathias Welling	5

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
33	Albano Ferreira Neves, menor	18
34	Albéric Lèriquier	21
35	Albert Snape	7
36	Albertina Aguiar Paes de Barros, d. . .	34
37	" f.ª de Alberto Lion	2
38	" Müller, d.	40
39	" Prado de Oliveira, d.	20
40	" da Silva Prado, d.	514
41	Alberto de Castro Menezes, herança . . .	60
42	" Chagas	27
43	" f.º de Carlos de Andrade Villares .	72
44	" f.º de d. S. A. de Carvalho Pedrosa.	23
45	" Gordo, menor	2
46	" Israél	23
47	" Lübbers	305
48	" de Mendonça Moreira	218
49	" Monteiro da Silva, menor	71
50	" de Moraes Bueno	126
51	" dos Santos Dumont	75
52	" Schultz	88
53	" da Silva Neiva, menor	23
54	" Vieira dos Santos	1
55	" Villares	144
56	Alcides de Lara Campos, menor	32
57	" Lobo Vianna	50
58	Alcina da Cunha Machado, d.	9
59	Alcyr, f.º do dr. Reynaldo Porchat	68
60	Alda, f.ª de José Sampaio Moreira . . .	8
61	" Ramos de Siqueira, d.	56
62	" da Silva Prado, d.	299
63	Alexandre Augusto Mendes	105
64	" Weyl Bloch	12
65	Alexandrina de Almeida Vallim, d. . . .	50
66	" Amelia de Vasconcellos, d. . .	42
67	" Fernandes da Silva, d. . . .	12
68	" Rocha da Silva, d.	60
69	Alfred Chauvot	52
70	" Hutin.	157
71	" Richard Foot, menor	1
72	" Schwenk	10
73	" Williams.	99
74	Alfredo, f.º de Carlos de Andrade Villares .	72
75	" f.º de d. Maria Xavier de A. Campos	6
76	" José Teixeira, dr..	92
77	" Leite Rodrigues Torres.	151
78	" Maia, herança.	50

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
79	Alice, f.ª de Domingos F. Pereira Porto . .	6
80	" Elisabeth Walter, d.	2
81	" Lucron, d.	24
82	" Malta, d.	121
83	" Maria f.ª do Conde M. de Barros . .	302
84	" Martins de Almeida, d.	288
85	" Noronha Torresão Galvão, d., herança.	172
86	" Pacheco e Silva, menor	6
87	" Pereira Pinto, d., Viscondessa Montlaur	575
88	" Schweitzer, menor	1
89	Alicia O'Connor de Camargo Dauntre, d. . .	150
90	Aline Oppenheim, menor	2
91	Alphonse Boche	13
92	Alvaro Teffé von Hoonholtz	70
93	Aluizio, f.º de Anna de Oliveira Machado .	30
94	Alzira Ferreira de Carvalho, d.	122
95	Amador, f.º de Antonio Nunes de Oliveira .	17
96	Amalia Alves de Lemos, d.	217
97	" de Oliveira Camargo, d.	305
98	" Pfann, d.	57
99	" Villas Boas	75
100	Amando de Barros	500
101	Ambrosina Augusta Sterry, d.	123
102	Ambrosio Nelson de Oliveira	178
103	Amelia de Andrade Villares, d.	106
104	" d., baroneza de Hilmar von Ende .	144
105	" Barreto, d.	25
106	" Chambers de Souza, d.	110
107	" Eufrosina Quartim, d.	48
108	" f.ª de Alexandre Augusto Mendes .	39
109	" Gaspar de Almeida, d.	184
110	" Leão, d.	20
111	" de Moraes Camargo, d.	143
112	" de Paula Ramos, d.	351
113	" da Rocha Leão, d.	111
114	" Teixeira Badaró, d.	46
115	Amelie Mazières, d.	15
116	Amy Davies, d.	10
117	Anardina Ribeiro Bittencourt, d.	96
118	André Dennery	175
119	" Frétin, menor	5
120	" Lièvre	12
121	Andresina da Silva Barros, d.	33
122	Anesio de Lara Campos, menor	24
123	Angelica Augusta de Carvalho, d.	143
124	Angelina de Aguiar, d.	4

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
125	Angelina Peixoto de Azevedo Soares, d. .	1.200
126	Angelo Amoroso	75
127	" f.º de Edgard Ferreira de Carvalho.	13
128	Anisio, f.º de Bernardino José Leite . . .	6
129	Anna Abiah da Silva Prado, d.	399
130	" Alves de Camargo, d.	118
131	" " Pinto, d.	269
132	" Balieiro, menor	17
133	" Blandina Prado Pereira Pinto, d. . .	1.696
134	" " de Souza Aranha, d. . . .	700
135	" de Breuilpont	78
136	" Brotero de Barros, d.	297
137	" Cunera, d.	3
138	" de Campos Silveira, d.	17
139	" Edith Vaz de Carvalháes, d.	26
140	" Elisa de Andrada Machado, d., herança	102
141	" E. Paes Leme de Mello Mattos, d. .	9
142	" Ferreira da Costa, d.	10
143	" f.ª de Antonio C. Gomes dos Reys .	5
144	" f.ª de d. Maria X. de A. Campos . .	6
145	" Francisca Pinheiro e Prado, d. . .	5
146	" " da S. M. de Barros, herança	93
147	" Franco Mourão, d.	135
148	" Gertrudes Ferraz, d., herança . . .	1
149	" " Ferraz, d., de Cravinhos	60
150	" G. da Silva Oliveira, d.	150
151	" Granja, d.	2
152	" Yolanda, f.ª de Caio da Silva Prado .	50
153	" Joaquina de Freitas Backeuser, d. . .	349
154	" " de Lima e Souza, d. . . .	6
155	" Kehr, d.	50
156	" Kaier Hirsch, d.	5
157	" de Lacerda Penteado, d.	2.338
158	" de Lourdes, f.ª de José M. da Fonseca	40
159	" Maria Augustine Fontes, d.	35
160	" " f.ª do conde G. de S. Pontevès	25
161	" Michelucci, d.	60
162	" Mathilde Ferreira dos Santos, d. . .	8
163	" Monteiro de Barros Conceição, herança.	90
164	" " da Silva, d.	71
165	" Nathan, d.	50
166	" de Paula Leite de Barros, d. . . .	500
167	" " " Novaes Jordão, d. . . .	41
168	" Pereira Pinto, condessa G. de Sabran Pontevès	575
169	" Pinto, d.	2

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
170	Anna Quirino dos Santos, d.	11
171	" Queiroz Telles, d.	256
172	" da Rocha Leão Macedo Chaves, d. . .	11
173	" Schenmann, d.	50
174	" da Silva Prado, d.	560
175	" Vilella de Andrade, d.	91
176	" Vicencia da Silva Prado, menor . . .	98
177	Anthélme Perrier	22
178	Anne Danel, d.	11
179	" Marie Perrier, d., nèe Le Vezouèt . .	50
180	" Robbé	30
181	Annie Snape, d.	25
182	Antoine Nérel, Cel.	35
183	Antonia Adelaide Martins Vieira, d. . . .	5
184	" Delfina de Toledo, d.	55
185	" Ellis da Silva Araujo, d.	65
186	" f.ª de Adolpho do Amaral Campos .	11
187	" Maria Ribeirão Gavião, d.	235
188	" de Oliveira Machado, menor . . .	30
189	" Pacheco Ferraz, d.	64
190	" Rodrigues do Amaral, d.	5
191	" da Silva Telles, d.	6
192	" Soares, d.	154
193	" Vasconcellos Meyer, d.	12
194	" Ursulina de Siqueira, d.	40
195	Antonietta de Aguiar de Andrada, menor .	111
196	" de Borba, d.	11
197	" Penteado da Silva Prado, d. . .	1.150
198	" Prado de Mello Franco, d. . . .	261
199	" dos Santos Mattos, d.	39
200	Antonio Alfredo Vaz Cerquinho	1.659
201	" de Almeida Prado, herança . . .	1
202	" Augusto de Almeida Cardia . . .	1.840
203	" " f.º de C.A.Mont.º de Barros	57
204	" " f.º de J. P. Max.º Portella	60
205	" " Monteiro de Barros . .	2.697
206	" " Paes	64
207	" Barbosa dos Santos.	400
208	" Bento Domingues de Castro . . .	30
209	" Bresser Monteiro, menor	34
210	" Bulcão Giudice, menor.	2
211	" Caio, f.º de Ernesto Ramos . . .	21
212	" Carlos R. de A. Machado e Silva J.or	11
213	" Coelho da Gama	264
214	" Columbus	108
215	" Cornelio, f.º de Gabriel R. dos Santos	6

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
216	Antonio Dias Ferraz de Arruda	44
217	" " Pacheco	210
218	" Domingos França	128
219	" Ferreira Alves	62
220	" Fernandes	8
221	" " de Barros Cobra . . .	244
222	" de Figueiredo Machado	36
223	" f.° de Antonio C. Gomes dos Reys .	5
224	" f.° de Francisco de Almeida Ferraz	6
225	" f.° de Francisco de Oliveira . . .	17
226	" f.° de Lucheta Luis	50
227	" f.° de Manuel de Paula L. de Barros	3
228	" Forster	6
229	" Francisco de Paula Souza. . . .	1
230	" " Pereira de Carvalho .	350
231	" Gonçalves Fontes	90
232	" Henrique de Araujo Cintra, herança	7
233	" Joaquim Dias de Abreu	60
234	" José de Almeida Camargo . . .	2
235	" " Dias de Lima.	545
236	" " Duarte Moreira	79
237	" " da Costa Leite, dr.	40
238	" " Levy, menor	127
239	" de Lacerda Franco	130
240	" Leão	25
241	" Leite de Almeida Prado Junior . .	196
242	" Luiz de Assumpção, menor . . .	32
243	" de Macedo Ferreira, menor . . .	29
244	" Manuel, f.° do dr. Victorio Cresta .	5
245	" Marcellino de Carvalho . . .	40
246	" de Mello Nogueira, menor . . .	86
247	" Mendes Corrêa, padre.	13
248	" Mercado	60
249	" Nunes Ribeiro	230
250	" de Padua Salles	1.000
251	" Penteado, coronel	805
252	" Pinheiro Nobre	35
253	" Pinto Nunes Cintra, dr.	40
254	" Pompêo de Souza Queiroz . . .	500
255	" Prospero	70
256	" de Queiroz Telles	125
257	" " " Telles (Parnahyba). .	100
258	" Queiroz dos Santos Netto . . .	158
259	" Rodrigues de Carvalho	130
260	" Rogé Ferreira	18
261	" Romeu.	10

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
262	Antonio dos Santos Carvalhinho	23
263	" Schorcht	31
264	" da Silva Prado	1.794
265	" " " Prado, de Mattão . . .	150
266	" " " " Netto, menor. . .	10
267	" da Silveira Rezende	200
268	" Soares de Gouvêa	28
269	" Teixeira Pinto	3
270	" de Toledo Lara	3.000
271	A. G. Fontes & Comp.	110
272	Aracy, f.ª de Heitor Tobias de Aguiar . .	1
273	Arcebispado da Bahia	9
274	Aristides de Lara Toledo Piza, menor . .	48
275	" de Toledo Piza	40
276	Armand David Weill	42
277	" de Siorac	9
278	Armande Robert, d.	7
279	Armando de Abreu	533
280	" Alvares Penteado	1.350
281	" Prado, dr.	57
282	Arminda Ferraz Pulino, d.	4
283	Arnaldo Augusto Vieira de Carvalho, dr. . .	121
284	" f.º de Domingos F. Pereira Porto .	6
285	" Foot, menor	108
286	" de Oliveira Machado, menor . .	30
287	" Porchat	5
288	" Segesser, f.º do Barão de Segesser de Brunnegg	16
289	" Simões, menor	3
290	Aron, Irmãos & Comp.	185
291	Arthur de Almeida Rezende	117
292	" de Azevedo Marques	1
293	" & Ed. Levy	573
294	" Ferreira Coelho	40
295	" f.º de d. Angela dell'Anese . . .	121
296	" Franco Mourão	62
297	" Gomes da Rocha Azevedo . . .	35
298	" Jambeiro Costa, dr.	4
299	" Levy	265
300	" Martins da Costa Passos, dr. . . .	115
301	" Porchat de Assis	11
302	" Teixeira de Camargo	40
303	Ary, f.º de Joaquim Pereira	9
304	Associação Beneficente Jesus, Maria, José .	11
305	" Commercial, de Santos . . .	11
306	" Jundiahyense das Damas de Caridade	17

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
307	Associação de N. S. da Saletta	11
308	" Protectora da Infancia Desvalida	2.133
309	" " dos Morpheticos, de Jundiahy	20
310	" S. Vicente de Paulo, Braz, sec.° f.ª	5
311	" Soccorros Mutuos Artes e Officios	90
312	Augusta Emma Catharina Hempel, d., herança	100
313	" Birle, d.	45
314	" F. Hoff, menor	11
315	" Hoff, d.	88
316	" Leonor Franzel, d.	8
317	Auguste Demanet	4
318	" Gundelfinger, d.	59
319	Augusto Cesar de Mattos	260
320	" Ferreira dos Santos	52
321	" Gatelet, capitão	34
322	" Haas	5
323	" de Paula Ramos	213
324	" de Souza Marques, dr.	105
325	Aurelia Alves Bueno Gomide, d.	37
326	" Candida Pacheco Jordão, d. . . .	79
327	Aurora dos Santos Silveira, d.	60
	B	
328	Banca Francese e Italiana per l'America del Sud	10.436
329	Banco do Commercio e Industria de S. Paulo	3.105
330	Banque de Paris et des Pays Bas	50.000
331	Barão de Muritiba	247
332	" de São Joaquim	69
333	Baring, Brothers & Co., Limited	60
334	Baroneza de Arary	92
335	" de Itajubá	1.010
336	" de Jacarehy	500
337	" de Nioac.	465
338	Basilio da Silveira Cintra	16
339	Beatrice Madeleine Wysard, menor . . .	24
340	Beatriz, f.ª de Alvaro de Aguiar Vallim . .	57
341	" f.ª de Antonio Alves de Barros Cruz	21
342	" f.ª de Sidney James Crowther Smith	1
343	" f.ª do Visconde La Tour	31
344	" Penteado Prado, menor.	5
345	" Ribeiro de Mendonça, d.	9
346	Belmira Ferreira dos Santos, d.	230
347	" Ramos, d.	12
348	Bellarmina Pinheiro e Prado, d.	40

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
349	Benedicta Alves de Mello Nogueira, d. . .	1.495
350	" f.ª de Manuel de P. Leite de Barros	2
351	Maria Carneiro, d.	2.300
352	" " da Conceição, d.	320
353	" Toralis de Gismenes, menor . .	15
354	Benedicto de Aguiar Peçanhã	13
355	" do Amaral	3
356	" Castilho de Andrade	1.500
357	" Guimarães	10
358	" Rolim Junior	60
359	Benjamin Blum	319
360	" Couto, menor	11
361	Bento Antonio Pereira	65
362	" José de Carvalho	2.559
363	" de Lacerda Filho	80
364	" Loeb	360
365	" Loeb & C.ia	55
366	" de Oliveira, f.º de J. W. de Oliveira .	10
367	" Ribeiro Nogueira	203
368	Bernard Haas	184
369	Bernardina F. de Campos, d.	7
370	Bernardo José de Lima	18
371	Bertha Hoffmann, menor.	13
372	" Sturm Monteiro de Barros, d. . .	50
373	Berthe Bloch, d.	10
374	" Despaux, d.	3
375	" Faurez, d.	25
376	Bertilia Ribeiro de Mendonça, d.	9
377	Bianor Mendes Pereira	2
378	Bismark, f.º de d. Maria Honoria	2
379	Boris Fréres	444
380	Brasilia Carolina de Andrada Machado, d. .	102
331	" Dias Leite, d.	79
382	" Pompeu Franco de Andrade, menor .	4
383	" Teixeira Seckler, d.	1
384	Brasilianische Bank für Deutschland . . .	1.111
385	Brasilina Amelia Pedrosa, d.	97
386	" da Silva Fonseca, d.	29
387	British Bank of South America, Ltd. . . .	1.219
	C	
388	Caetana de Siqueira, d.	1
389	Caio, f.º de Caio da Silva Prado, menor . .	41
390	Caixa Auxiliar dos Emp.os da Cont.ria Central	161
391	Camille Levy, d.	519

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
392	Candida Augusta de Andrade, d.	304
393	" f.ª de Adolpho do Amaral Campos	11
394	" f.ª de Oduvaldo Pacheco e Silva .	3
395	" Honoria Teixeira, d.	33
396	" Ribeiro de Mendonça, d.	6
397	Candido Ferreira da Silva Camargo . . .	217
398	" Francisco Saldanha	80
399	" f.º de Juvenal Corrêa de Mello . .	2
400	" de. Mello, menor	8
401	" Toralis Filho, menor	15
402	" de Oliveira Pinto	6
403	Canuto José Saraiva Junior, menor . . .	1
404	Capitaine Campêche	25
405	Capitolina dos Santos Mattos, d.	24
406	Carlos Abbade, menor	8
407	" Alberto f.º de Carlos D. de Carvalho.	5
408	" " Prado Penteado, menor . .	97
409	" Augusto, f.º do dr. Erasmo do Amaral	14
410	" " Hoff	86
411	" " Monteiro de Barros . . .	170
412	" " Pereira Guimarães	236
413	" Doringer	16
414	" Eduardo, f.º de Manuel da Cunha Lobo	173
415	" Emilio de Azevedo Marques Filho .	33
416	" f.º de Carlos de Andrade Villares . .	72
417	" f.º de Caio da Silva Prado . . .	34
418	" f.º de Domingos Roque da Silva . .	185
419	" f.º de Joaquim de Mendonça Filho .	1
420	" Gaetani	24
421	" Gomes de Souza	11
422	" Humberto f.º do V. de Monthaur .	5
423	" José Schulmann, menor	3
424	" de Oliveira Lemos, menor	4
425	" Olympio Leite Penteado	55
426	" Paes de Barros	3.000
427	" Ringmann	34
428	" Schorcht	234
429	" Schorcht Netto	28
430	Carlota do Amaral, d.	28
431	" Corrêa de Almeida, d.	5
432	" Ferreira de Moraes, d.	11
433	" Julieta de Moraes, d.	52
434	" Novaes de Borba, d.	11
435	Carmelina Prates da Silva Baptista, d. . . .	73
436	Carmen Antunes dos Santos, menor . . .	4
437	" Cecilia Monteiro de Barros Cresta, d.	7

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
438	Carmen f.ª de Basilio José Pompeu . . .	4
439	" f.ª de Carlos de Andrade Villares .	72
440	" f.ª de Esther A. Moraes e F. B. de Moraes.	72
441	" de Oliveira , f.ª de J. W. de Oliveira	10
442	" do Val, d.	310
443	Carolina Ambrosina Franzen, d.	35
444	" Augusta de Moraes e Silva, d. . .	110
445	" Augusta Vaz de Carvalháes, d. .	116
446	" Corrêa Cardoso, d.	77
447	" f.ª de Francisco de Oliveira . . .	14
448	" Gordo, menor	2
449	" Leal Fernandes, d.	10
450	" Moreira da Cruz, d.	32
451	" Prado da Silva Prado, d.	1.781
452	" Pires Corrêa	2
453	" Rudge Ramos Parada, d.	4
454	" Tamandaré Teixeira, d.	55
455	Casa Pia de S. Vicente de Paulo	133
456	Cassio, f.º de Leovigildo da Silva Prado . .	60
457	Catharina Förster, d.	1
458	" Schorcht, d.	560
459	" " Antunes dos Santos, d. .	28
460	Catherine Ellis Lawrence, menor	10
461	Cecilia Abranches Brotero, d.	22
462	" Carmen Claudio da Silva, d. . . .	8
463	" Almeida, d.	115
464	" Helena, f.ª de Mario de Oliveira Ròxo	10
465	" Leal Fernandes, d.	10
466	" Luiza, f.ª Alfredo A. S. Rangel . .	26
467	" de Moraes Monteiro de Barros, d. . .	2.300
468	Celestina Beck, d.	5
469	" Bourroul, d.	12
470	Celestino, f.º de d. Mariana Prada	28
471	Celia, f.ª de d. Maria Xavier de A. Campos	6
472	Celisa da Silveira Rezende, d.	202
473	Celika Bonino, menor	53
474	Celso José, f.º de Julio Gérin	2
475	" da Silveira Rezende, dr.	203
476	Cenobelino de Barros Serra	1
477	Centro Academico "Onze de Agosto" . . .	8
478	" Beneficente dos Empregados da Locomoção da Companhia Paulista . . .	48
479	Cesarino Irmão & Comp.	191
480	Cesario Trivellato	65
481	Charles Birlé	9

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
482	Charles Cottet	14
483	" Dreyfus	11
484	" Hildebrand	12
485	" Leopold Hirsch	5
486	" Levy	402
487	" Maurice Hennin	57
488	" O. Frank	5
489	" Weiler & Comp.	993
490	Christiano Adolpho Pohlmann	97
491	Christina Quirino dos Santos, d.	21
492	Cicero de Almeida Prado Penteado, menor	97
493	" f.° de João Pinto Ferraz	8
494	Cincinato, f.° de Alfredo Braga	1
495	Cladie Changarnier, d.	15
496	Clara de Andrade Pina, d.	5
497	" Amelia Deutsch, d.	100
498	" de Lacerda, d.	92
499	Clarice Couto, menor	7
500	Claudina de Paiva Azevedo, d., herança	5
501	" Pinheiro e Prado, d.	92
502	" de Souza Sampaio, d.	27
503	Claudio Rossi	100
504	Clement Etchbarne	51
505	Clemente da Costa e Silva	115
506	Clementina Schmidt, d.	184
507	Clementino de Oliveira, menor	4
508	Clotilde Augusta Martins Vieira, d.	5
509	" Ribeiro de Mendonça	9
510	Collegio de N. S. do Carmo, de Guaratinguetá	200
511	C. Paulista de Seguros Maritimos e Terrestres	1.128
512	Companhia Prado Chaves	34
513	Cômte Alexandre Szembeck	9
514	" Edouard de Montbron	321
515	" Etienne de Montbron	132
516	Cômtesse Renée de Meloises	88
517	Conde d'Escherny	315
518	" Robert de Montbron	2
519	Condessa de Cavalcante	46
520	" de Legge	2.472
521	" Monteiro de Barros	1.380
522	Constança de Campos Silveira, d.	18
523	" Vieira Bueno Penteado, d.	58
524	Cora de Magalhães Erichsen, d.	2
525	Corbiniano de Aquino Fonseca	207
526	Coriolano Gomes de Mattos	150
527	Cornelia Rodrigues Peixoto, d.	368

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
528	Custodia Candida Martins Vieira, d. . . .	5
529	Cyra da Silveira Rezende, d.	202
530	Cyro de Araujo Cintra, menor	5
531	" f.° de Bernardino José Leite . . .	6
	D	
532	Dalila, f.ª de Antonio A. de Barros Cruz . .	21
533	Daniel Campbell.	48
534	" Heydenreich	575
535	" José Rodrigues	4.000
536	" Kruss	2
537	Daphnis, f.° de José Freitas Valle	2
538	Dario Rudge da Silva Ramos	2
539	Davina Cerquinho Malta, menor	15
540	" de Lara Nogueira, d.	31
541	Decio de Paula Machado	15
542	Decimo Refinetti	11
543	Delfica Rodovalho de Sampaio, d.	60
544	Delfina de Campos Silveira, d.	17
545	Demetrio de Campos Tourinho	47
546	Denise Rose Dreyfus, menor	9
547	Deocleciano T. de Carvalho	25
548	Deolinda Alves Porto de Siqueira, d. . . .	78
549	" Candida de Moraes Campos, d. . .	95
550	" Eugenia de Campos Toledo, d. . .	230
551	" de Freitas Leão Malheiro, d. . .	349
552	" Izabel de Campos, menor	124
553	Desiderio Stapler, dr.	155
554	Didimo Joaquim de Oliveira	15
555	Dinorah, f.ª de Odulpho Cardoso	10
556	Diogenes de Lemos Azevedo, menor . . .	17
557	Diogo de Abreu Teixeira	355
558	" José de Andrada Machado, herança .	44
559	" Machado	1
560	" de Toledo Lara	20
561	Dolores Martin, d.	3
562	Domingas Bomfim Pontes, d.	70
563	Domingos Antonio Athayde	4
564	" Farani, menor	150
565	Domitilia Alves Marcondes de Araujo, d. . .	6
566	Donatilia, f.ª de d. Balbina C. Soares . . .	11
567	Dorothy Eileen Wysard, menor	19
568	Duarte Perez do Rego Monteiro, dr. . . .	115
569	Dulce Vallim, menor	3

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
	E	
570	Edgard Schorcht	32
571	" Simon	25
572	Edgardo de Azevedo Soares	180
573	Edith Cornehls, menor	5
574	" f.ª de Holger J. Kok	48
575	" f.ª do dr. Reynaldo Porchat	64
576	" Pereira da Rosa, menor	188
577	Edmé Edouard Champion	100
578	Edmond Adolphe Dreyfus	410
579	" Loewé, de Paris	94
580	Edouard Julien Levy	152
581	" Alexandre Marie de Chérade, Comte de Montbron	12
582	Edward Steiner	1
583	Eduardo de Andrade Villares	1.225
584	" f.º de Caio da Silva Prado	57
585	" Limpo de Abreu	150
586	" Mario, f.º de Ernesto Ramos	23
587	" Maxwell Rudge	1.298
588	" Prates, conde de Prates	3.050
589	" Rodrigues, de Mogy-Mirim	41
590	" dos Santos Prates, menor	172
591	Eglantina Penteado da Silva Prado, d.	2.300
592	Elias Antonio, f.º do dr. Erasmo do Amaral	4
593	" Quartim de Albuquerque	1
594	Eline Maria, f.ª de Holger J. Kok	48
595	Elisa de Aguiar de Andrada, d.	1.666
596	" Annie Tindal, d.	121
597	" de Assumpção Amarante Cruz, menor	77
598	" A. Pacheco, d.	4
599	" Blomeley, d.	29
600	" f.ª de Affonso Pires Fleury	15
601	" f.ª de Edmundo Wright	4
602	" Franco Mourão, d.	119
603	" Harrah Forster, d.	338
604	" Josephina de Andrada Machado, d.	102
605	" Leal Fernandes, d.	10
606	" Leite Forjaz, d.	200
607	" de Mello Azevedo Marques, d.	5
608	" Pinheiro e Prado, d.	6
609	" Rizzo, d.	3
610	" Schorcht, d.	48
611	" da Silva Prado, d.	480
612	" Teixeira Rabello, d.	40

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
613	Elisabeth A. Hine, veuve de Philip Delamain	26
614	" f.ª de Luiz Backeuser	72
615	" de Oliveira Lemos, menor . .	4
616	Ellen Luiza Baggott, d.	1
617	Elsa Schweitzer, menor	1
618	" Hoff, menor	11
619	Else von Ruedorffer, d.	24
620	Elsie Broad, menor	6
621	Elvira da Conceição Simões, d.	3
622	" f.ª de d. Angela dell'Anese . . .	123
623	" f.ª de d. Ernesta M. Buchi	21
624	" f.ª de Francisco de Almeida Ferraz .	6
625	" f.ª de Francisco de Oliveira	15
626	" Gomes, d.	19
627	" de Paula Machado, d.	515
628	" Silva, d.	2
629	" Teixeira, d.	42
630	Elza de Moraes Aguiar, menor	6
631	Emile Hertz	57
632	Emilia Augusta de Souza Campos, d. . .	80
633	" Brotero Benevides, d.	22
634	" Jordão Pereira de Souza, d. . . .	500
635	" Marcondes de Araujo, d.	150
636	" Rogé Ferreira	72
637	" Slanino Mestrinho, d.	10
638	Emilio Petronieri	51
639	" Wysling	100
640	Emma Barrofio, d.	9
641	Empire Trust Company, de New-York . .	79.381
642	Epaminondas de Toledo Piza	3
643	Eponina, f.ª de Adolpho do Amaral Campos	11
644	" Prado Soares de Moura, d. . . .	349
645	Erasmo Teixeira de Assumpção Junior, menor	32
646	Ercilia Alves Pinto, d.	269
647	" Rudge da Silva Ramos, d.	2
648	Ermelinda Ottoni de Souza Queiroz, d. . .	36
649	" Teixeira, d.	9
650	Erminia Ubelhard Lemgruber, d.	480
651	Ernani de Lacerda Oliveira, d.	9
652	Ernest Worms	60
653	Ernesto Alves de Oliveira	6
654	" de Campos, menor	124
655	" f.º de d. Ernesta M. Buchi . . .	21
656	" Israél	270
657	" de Oliveira Borges	25
658	" W. A. Lupton	145

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
659	Escolastica de Lacerda, d.	100
660	" Maria de Oliveira, d.	6
661	" de Queiroz Telles, d.	373
662	Escola de Commercio de São Paulo . . .	85
663	" Parochial de S. Francisco, Jundiahy.	30
664	Esmeralda Augusta Escobar de Lunè, d. . .	88
665	Esperidião Eloy de Barros Pimentel . . .	184
666	Espolio de Blanche Seignoret	189
667	Estellita f.ª de Gabriel Penteado	47
668	Estevam Ferraz de Toledo	50
669	" José Martins Vieira.	5
670	" Negreiros Guimarães	6
671	Esther Blomeley, d.	49
672	" de Campos, menor	124
673	" Corrêa da Rosa, d.	112
674	" f.ª de d. Emiliana Justina de Oliveira	5
675	" f.ª de Esther A. Moraes e F. B. de Moraes	72
676	" Junqueira de Almeida, menor . . .	36
677	" Quirino dos Santos, d.	21
678	Etelvina, f.ª de d. Ernesta M. Buchi . . .	21
679	Ethel Mary White, d.	5
680	Eufrasia Teixeira Leite, d.	535
681	Eufrosina de Aguiar Haupt, d.	151
682	Eudoxia Sampaio Luz, d.	6
683	Eugène Waller	51
684	Eugenia de Barros Oliveira, d.	83
685	" Motta, d.	2
686	" Pacheco, d.	3
687	" Paulus, d.	9
688	" da Silva Prates, d.	305
689	" Tamandaré Teixeira, d.	55
690	Eugenie Frètin, d.	7
691	Eugenio Gomes do Val	397
692	" Guilhem	50
693	Eulalia B. da Costa Carvalho, d.	66
694	Eurico Teixeira Marques	45
695	Evangelina, f.ª de Alberto de M. Moreira . .	8
696	" f.ª de Edgard F. de Carvalho .	14
697	Evaristo Retaillian	115
698	Everardo Toledo Bandeira de Mello . . .	86
	F	
699	Fabio Ramos	722
700	Fanny R. Morris, d.	22

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
701	Fausta Rodrigues Jordão, d.	70
702	Faustina de Moraes Camargo, d.	10
703	Fausto de Almeida Prado Penteado, menor .	97
704	" f.º de Bernardino José Leite . . .	6
705	Felicidade da Rocha Leão, d.	11
706	Felicio de Campos Cintra	202
707	" Cesarino fu Nicola	282
708	Felicissima de Assumpção Toledo, d. . . .	23
709	" de Lara Toledo Piza, menor .	48
710	Felippe Rodrigues de Siqueira	10
711	Felizardo Augusto Cavalheiro e Silva, dr. .	34
712	Ferdinand Pierre	23
713	Fernando Aleixo de Moraes	16
714	" Brotero de Barros	415
715	" Costa	20
716	" f.º de Fernando Vieira de Moraes	7
717	" Maggi	150
718	" de Siqueira Cardoso	192
719	" de Toledo Piza, menor	11
720	Filadelpho de Campos Aranha	260
721	Fils de R. Picard & Comp.	110
722	Flaminio Levy	57
723	Flavio, f.º de Bernardino José Leite . . .	6
724	Flora Egydio, d.	5
725	" Soares de Nioac, d.	100
726	Florence May Tindal, d.	29
727	Florentino Lopes de Castilho	4
728	Floriano, f.º de Odulpho Cardoso	10
729	Fortunata Fenile, d.	8
730	Francesco Cerbasi	56
731	Francis W. Foot, menor	2
732	Francisca de Abreu Lima, d.	33
733	" de Alcantara Madeira, d. . . .	5
734	" de Alvarenga, d.	313
735	" Alves de Carvalho, d.	5
736	" Amelia de Paula, d.	63
737	" " de Toledo, d.	203
738	" Carolina dos Anjos, d.	12
739	" de Carvalho Rio Negro, d. . . .	23
740	" Elisa H. de Camargo, d.	4
741	" Emilia Pacheco Jordão, d. . . .	62
742	" Eugenia, f.ª de José M. Passalacqua	39
743	" " Teixeira Leite Bruhns. d.	138
744	" de Lara Toledo Piza, menor . .	48
745	" Leopoldina de Góes Campos, d. .	19
746	" Peixoto, d., casada com J. J. Ferreira Rego	1.380

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
747	Francisca Riga, d.	12
748	" Setembrina de Queiroz Telles, d. .	362
749	" Silveira do Val, d.	853
750	Francisco de Almeida Camargo	72
751	" " " Prado	10
752	" de Andrade Coutinho	60
753	" Antonio da Costa Braga . . .	10
754	" " de Oliveira	120
755	" " de Souza Queiroz . . .	60
756	" " de Queiroz Telles . . .	1.262
757	" Augusto Schulman, menor . . .	2
758	" Borges Pereira do Amaral, menor.	19
759	" Campeolo	29
760	" Cilento	25
761	" Dias do Prado, menor	2
762	" Duarte de Rezende	53
763	" Eloy de Siqueira Affonso . . .	8
764	" Farani	368
765	" Fernando de Barros Netto . . .	6
766	" f.º de Francisco M. Cardoso . .	50
767	" f.º de José Manuel Fonseca . . .	82
768	" Gomes Ferraz	69
769	" Grotta	196
770	" Lobo Leite Pereira	134
771	" Lopes de Moraes	100
772	" Luiz Soares de Souza Mello . .	1.225
773	" Magaldi	184
774	" de Moura Brandão.	9
775	" de Paula Oliveira Borges . . .	692
776	" " " Medina Ramos . . .	10
777	" " " Peruche	244
778	" " " Rodrigues Alves . . .	2.000
779	" de P. Vicente de Azevedo Filho, menor	1
780	" de Paula Simões dos Santos . .	26
781	" Pires de Camargo	100
782	" Ribeiro Santiago, dr.	232
783	" da Rocha Mello	34
784	" Rogé Ferreira	66
785	" Rodrigues de Camargo, dr. . . .	500
786	" " dos Santos, padre . .	22
787	" Soares de Camargo	1.610
788	" Tavares Machado	11
789	" Vaz de Almeida	115
790	" Verissimo	12
791	" Xavier Paes de Barros	183

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
792	Francisco Xavier Paes de Barros Filho . .	35
793	Franklin Washington Hatch	1
794	Franziska Birle, d.	20
795	Frederico Antonio de Barros Brotero, menor	23
796	" Augusto Cesar de Mattos . . .	46
797	" de Barros Brotero	100
798	" Fontana	25
799	" José, f.° de A. A. Souza Rangel .	8
800	" Merri	20
801	" de Oliveira Coutinho, menor .	6
802	Fritz Bodé	15
	G	
803	Gabriel A. Cerquinho F. de Carvalho, menor	10
804	" f.° de d. Izaura Ferreira Leite . .	3
805	" Penteado	118
806	" Pio da Silva Junior, dr.	200
807	Gabriella Aranha Rodovalho, d.	399
808	" de Azevedo Marques, d. . . .	7
809	" Dumont Villares, d. . . .	600
810	" Ferraz de Mesquita, d.	24
811	" f.ª de Carlos A Villares	72
812	Gastão Cahen	1
813	" f.° de Domingos R. da Silva . . .	189
814	" Liberal Pinto, padre	16
815	Gaston Weill	243
816	Geminiano Costa	121
817	Genebra de Aguiar Barros	248
818	George John Marijoribanks	460
819	Georges Bariquand	121
820	" Dreyfus, menor	9
821	" Levy, de Paris	11
822	Georgina, f.ª de Alfredo Foot	3
823	" f.ª de d. Maria Honoria	2
824	" do Rego Freitas. d.	654
825	" Tamandaré Teixeira, d.	55
826	Germaine de Breuilpont, d.	126
827	" Lucie Burchard, menor	1.066
828	Gertrude Edler, d.	20
829	Gladys do Rego Freitas, menor	81
830	Gonçalo da Silva Leme	11
831	Gregorio Prates da Fonseca	556
832	Gremio Recreativo dos Empregados da Cia. Paulista, Rio Claro	15
833	Grumbach, Waller & Comp.	900

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
834	Guido Florenzano	5
835	Guilherme de Andrade Villares	50
836	" Cornehls, menor	6
837	" Ellis, dr.	6
838	" Florence	36
839	" dos Santos Prates, menor . . .	172
840	Guilhermina Augusta de Oliveira, d. . . .	8
841	" Marcollina de Vasconcellos, d. .	12
842	Guiomar, f.ª de Antonio Nunes Ribeiro . .	2
843	" f.ª de Francisco G. Guimarães . .	18
844	" Junqueira de Almeida, menor . .	36
845	Gustav Wützke	11
846	Gustave Baudoin	100
847	Gustavo Adolpho Hoff	33
848	" de Lara Campos	207
849	" Lion	2
	H	
850	Harry Tyrell Gray	2
851	Haydèe de Magalhães Erichsen, menor . .	1
852	Hector Adams, dr., herança	11
853	Helena de Aguiar de Andrada, menor . .	15
854	" de Campos Silveira	17
855	" f.ª de Americo Machado	12
856	" Maria f.ª de Roberto de Nioac .	18
857	" Paulina S. M. Guilhermina de Voys .	97
858	Heloisa Cecilia, f.ª de Victorio Cresta . .	5
859	Helvetia, f.ª de R. O. Kesselring	1
860	Henri Bauman	575
861	" Mennequin	64
862	" Weill	27
863	Henriette Amelie W. Vincens de Bouguereau	230
864	Henrique Frétin, menor	6
865	" Schlittler Pontes, de Araras . .	30
866	" Tinson	200
867	Henriqueta de Azevedo Marques, d. . . .	6
868	" Flôres, d.	1
869	" Leitão Inglez de Souza, d. .	168
870	" de Mello, menor	8
871	Henry Gex Beardall	36
872	" Lerolle	320
873	" William White	48
874	Herbert Snape	8
875	Hercilia Pinheiro Lima, d.	19
876	Herman Chêne, padre	11

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
877	Herman Levy	11
878	Hermantina Sydow, d.	121
879	Hermes Ernesto Alves de Lima	90
880	Herminda Mariano	10
881	Herminia de Andrade Campos Pereira, d. .	5
882	" Lara Toledo Piza, menor . . .	48
883	" Michaellis, d.	112
884	" Prado Monteiro de Barros, d. . .	131
885	Herminio Ferreira	446
886	" f.° de Justiniana R. M. das Flores	1
887	Hilda Penteado de Barros, menor	12
888	Hildebrand Cantinho Cintra	4
889	Hilfred, f.° do Barão Hilmar von Ende .	16
890	Honorata Maria Domingas, d.	5
891	Honorio, f.° de d. Serafina A. de C. Pedrosa.	22
892	Horacio de Aquino Fonseca	345
893	" Gonçalves Pereira	10
894	Hortence Blot, d.	62
895	Hospital Samaritano	78
896	" S. V. de Paulo, de S. R. de P. Quatro	11
	I	
897	Ida Cornehls, menor	31
898	" Schweizer, d.	1
899	Idalina do Amaral Pinto, menor . . .	24
900	" f.ª de A. A. Rodrigues Dias . . .	66
901	Ignacia Florencia do Patrocinio Gaspar, d. .	34
902	Ignacio, f.° de Manuel de P. L. de Barros .	2
903	Ignez de Mesquita Vergueiro, menor . .	58
904	Ildefonso Baptista de Oliveira	368
905	Iracema Forjaz, d.	21
906	" dos Santos Mattos, d.	28
907	" da Silveira Fabiani, menor . . .	42
908	Iraydes Lopes Chaves	250
909	Irêne de Campos, menor	124
910	" f.ª de Alberto Lion	2
911	" f.ª de Michel Calogeras	5
912	Irinêo Wagner	205
913	Irma Goudier, d.	165
914	Irmandade de Nossa Senhora do Rosario . .	60
915	" de N. S. do Terço, de Santos . .	14
916	" da Misericordia de Descalvado .	102
917	" do SS. Sacramento de S. Paulo .	34
918	Ismael de Campos, menor	124

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
919	Ismalia Pedroso de Camargo Nogueira, d. .	9
920	Ismenia de Almeida, d.	6
921	" de Campos, menor	124
922	Isolina Bodé, d.	20
923	Italo Bernardini	45
924	Ivan da Silva Bruhns	120
925	Izabel Dias Chaves, d.	7
926	" Maria f.ª de Leão Renato Pinto Serva.	1
927	" " de Moraes, menor	12
928	" " Paes Leme Zamith, d. . . .	20
929	" " da Silva Pinto, d.	4
930	" " Thereza R. F. de Nioac, baroneza de Flaghac	500
931	" tutellada do dr. P. de Moraes Barros.	103
932	Izaura de Almeida Prado, d.	89
933	" f.ª de Antonio Nunes Ribeiro . . .	2
934	" de Moraes, d.	6
	J	
935	Jacqueline de Breuilpont, menor	13
936	" f.º do Visconde de Montbron .	17
937	Jacques Dupas	172
938	" Henri Barennes	63
939	" Razzowich	244
940	Jacintho de Araujo Cintra, menor	5
941	" Gonçalves	37
942	James Fernie	19
943	Jean Dreyfus, menor	9
944	" L. Henri de Chêrade, cômte de Montbron	246
945	" Pierre Frenay:	25
946	" " Sage, menor	2
947	Jeanne Dévic Gayard, veuve Gayard . . .	28
948	" Marie Escudier, veuve Chausson . .	248
949	" Seintinié, d.	11
950	Jeremias Rodrigues Netto.	428
951	Jeronymo Terra, f.º de Jeronymo Terra . .	15
952	Joanna Bernardina de Oliveira, d.	40
953	" D. Victoria de Oliveira Coutinho, d. .	31
954	" f.ª de d. Serafina Cunera	2
955	" Rabello Monteiro de Barros, d. . .	402
956	João de Aguiar Pessanhã	20
957	" Alvares Rubião Junior	230
958	" Alves de Figueiredo Junior	867
959	" " de Magalhães	20

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
960	João Alves Torres	24
961	" " de Lima, dr.	5
962	" Antonio de Oliveira Cesar, dr.	205
963	" Augusto de Oliveira Coelho	2
964	" Baptista Ferraz, padre	120
965	" " Franco do Amaral	72
966	" " Leme	11
967	" " de Moraes	121
968	" " Oger, padre	24
969	" " de Oliveira	6
970	" " " " Cardoso	14
971	" " " " Costa	100
972	" " Flaquer da Rocha	7
973	" " da Silveira Mello	93
974	" Barral, dr.	230
975	" de Barros Brotero	22
976	" Basso	30
977	" Bernardo Eddelbrock	266
978	" de Deus de Campos, menor	124
979	" Cardoso Pereira	4
980	" Carlos, f.º de Henrique Mayrink	2
981	" Cecato	13
982	" C. Santiago de Carvalho e Souza	22
983	" Eduardo de Souza Barros	10
984	" Ferraz de Almeida Prado	146
985	" f.º de Antonio Nunes de Oliveira	17
986	" f.º de João de Lacerda Soares	40
987	" f.º de João Pinto Ferraz	8
988	" Ferreira Bonilha	17
989	" Franco Mourão	62
990	" Gaudino	60
991	" Godoy Leme da Silva, menor	10
992	" Gomes do Val	393
993	" Gonçalves de Oliveira	29
994	" Jacob Cremm	7
995	" de Lacerda Franco, herança	23
996	" Lourenço de Siqueira, padre	66
997	" de Macedo Ferreira, menor	29
998	" Maria Paes	57
999	" " de Paiva	36
1000	" Octavio de Oliveira Malheiro	93
1001	" Pacheco de Toledo	2
1002	" Pinto Carneiro	2.500
1003	" " Machado Portella	500
1004	" Proost Rodovalho Junior	50
1005	" Rachou, dr.	18

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
1006	João Rodolpho Forster.	32
1007	" da Rocha Leão	11
1008	" Schulman, menor	1
1009	" Soares do Amaral	1.800
1010	" Thomaz, f.º de A. S. L. M. Chaves . .	6
1011	" " Pereira do Amaral. . . .	19
1012	" Ugliengo	170
1013	" Vaz Louzan	50
1014	" Vicente Perez	212
1015	Joaquim Alves Penna	100
1016	" Antonio de Lacerda	9
1017	" de Araujo Coutinho, herança . .	2
1018	" " " Pereira	121
1019	" Augusto Ribeiro do Val	1.725
1020	" Barbosa de Salles Pinto	46
1021	" Conceição	30
1022	" Corrêa de Araujo	259
1023	" da Cunha Bueno	26
1024	" Domingos Eugenio	200
1025	" Feliciano da Silva	157
1026	" Ferraz de Campos	111
1027	" f.º de Antonio de Campos Toledo.	197
1028	" f.º de Gabriel Penteado	47
1029	" Franco Mourão	62
1030	" " de Mello	1.178
1031	" José da Silva Pinto Filho, menor .	2
1032	" Lopes Lebre Filho	15
1033	" Manuel de Lima.	6
1034	" " Pereira	127
1035	" Marcellino da Silva Fialho . . .	82
1036	" Martins de Siqueira	92
1037	" de Mendonça Filho	8
1038	" Pereira Carneiro Bastos	11
1039	" dos Santos Mattos, menor . . .	17
1040	" Silverio de Castro Barbosa . . .	112
1041	" Simões Lameira	23
1042	" Teixeira de Carvalho	34
1043	" " Nogueira de Almeida . .	1.818
1044	" Victorino de Toledo	402
1045	" Villac	48
1046	" Villela de Oliveira Marcondes, dr. .	25
1047	Joaquina de Araujo Gomes Bernardes, baroneza de S. Joaquim	404
1048	" Ferreira Cardoso, d.	63
1049	" f.ª de Manuel Duarte de Souza Lima	11
1050	" Pinheiro e Prado, d.	14

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
1051	Joaquina Soares Proença Bueno, d.	154
1052	Johann Haasis	165
1053	John Frederic Dyke Gautier	49
1054	" Johnson Tindal	29
1055	" Snape	8
1056	Jorge de Andrade Maia	5
1057	" de Mesquita Vergueiro	58
1058	" Pacheco e Silva, menor	11
1059	" da Silva Prado, menor	129
1060	José Affonso Ratto	250
1061	" de Alimathéa Costa	9
1062	" Alfred Schultz	13
1063	" de Almeida Peixe	8
1064	" " " Prado	12
1065	" " " Prado Primo	29
1066	" Alvares Rosenhain	63
1067	" Alves de Camargo, menor	11
1068	" Antonio Corrêa Fontes	78
1069	" " de Gouvêa	48
1070	" " da Silva Fialho	80
1071	" " Soares	35
1072	" Augusto Simões, menor	3
1073	" " de Toledo Junior, menor .	48
1074	" Avelino Mendes	20
1075	" Benedicto Marcondes de Mattos . . .	299
1076	" Bonifacio de Oliveira Coutinho, menor .	5
1077	" Cabral de Vasconcellos	244
1078	" Carlos, f.° do Visconde de Montbron .	39
1079	" " de Macedo Soares	50
1080	" " Pacheco e Silva, menor . .	23
1081	" do Carmo de Souza Meirelles . . .	15
1082	" Castellano	150
1083	" Cesarino	404
1084	" Cioffi, dr.	20
1085	" Coelho da Rocha	5
1086	" da Costa Sampaio	13
1087	" Custodio da Silva Camargo	136
1088	" Dias Aranha	11
1089	" Eduardo, f.° de João de Lacerda Soares.	40
1090	" " Prates	150
1091	" Elias de Paiva Junior	39
1092	" Felix Nunes	649
1093	" Ferreira de Mello Nogueira	74
1094	" Ferraz de Camargo, de Piracicaba . .	800
1095	" " Junior.	51
1096	" " de Sampaio	150

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
1097	José f.º de Antonio Gomes Lourenço . . .	19
1098	" f.º de José Manuel da Fonseca . . .	81
1099	" f.º de José de Sampaio Moreira . . .	6
1100	" f.º de d. Maria Honoria	33
1101	" f.º de Primitivo de Castro R. Sette . .	3
1102	" Fortunato da Silva Bulcão	40
1103	" Francisco de Queiroz Telles	10
1104	" " Simões dos Santos . .	32
1105	" Franco Mourão	151
1106	" Grisi	14
1107	" Ignacio Monteiro de Barros	8
1108	" Ildefonso de Souza Ramos	368
1109	" Joaquim Pinto de Souza	13
1110	" " Pires	13
1111	" de Lacerda Soares, herança	66
1112	" Leite Forjaz	12
1113	" " de Souza	2
1114	" Luiz de Oliveira Borges	50
1115	" Manuel de Azevedo Marques, dr. . .	29
1116	" " Braga	14
1117	" Marcellino de Moraes Barros	89
1118	" Maria Blanco	103
1119	" " Passalacqua	39
1120	" Martins de Siqueira	45
1121	" Martins de Siqueira Junior	300
1122	" Monteiro Pinheiro	30
1123	" Nhônhô Padre	130
1124	" Oliva, dr.	74
1125	" de Oliveira	100
1126	" de Paula Leite de Barros, dr. . . .	3.370
1127	" Patricio Fernandes	23
1128	" Pedro Strasburgo	460
1129	" Pinto de Almeida Junior	14
1130	" de Queiroz Lacerda	653
1131	" Rodrigues de Castro, menor	6
1132	" de Sampaio Moreira	250
1133	" Sanches Martins, menor	3
1134	" Sebastião, f.º de J. A. de Souza Camargo	33
1135	" de Souza Menezes e Vasconcellos . .	33
1136	" " " Queiroz	1.031
1137	" Thiago de Siqueira	10
1138	" Toralis de Gismènes, menor	15
1139	" Vicente de Queiroz Ferreira	1.250
1140	" " de Souza Queiroz	845
1141	" Xavier de Toledo	152
1142	" Worms	24

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
1143	Josefina Vasquez, d.	15
1144	Joseph Adolphe Bouquet	30
1145	" Krause	980
1146	" Levy, de Paris	218
1147	" Paul René Delage	16
1148	Josephina Eugenia de Azevedo Marques, d. .	39
1149	" f.ª de José de Campos Toledo . .	34
1150	" Hortencia de Moura Brito, d. . .	2
1151	" Marotte, d.	19
1152	" de Mello Malta, d.	341
1153	" Moreira Pinto, d.	4
1154	" de Toledo, d.	52
1155	Josino, f.º de José A. de Souza Camargo .	16
1156	Josué de Almeida Prado	11
1157	Jules Bloch, Paris	64
1158	" Briant	187
1159	Julia A. de Ornellas Muniz, d., herança . .	12
1160	" de Almeida Prado Penteado, d. . . .	100
1161	" Arminda Martins Vieira, d.	5
1162	" Adelaide da Silva, d.	19
1163	" de Azevedo Marques, d.	7
1164	" Henriqueta de Oliveira Valle, d. . . .	560
1165	" Prates da Silva Baptista, d.	731
1166	" Prudente de Moraes, d.	115
1167	Juliano Martins de Almeida	235
1168	Julie Poullan	164
1169	Julien Morel	7
1170	" Simon	59
1171	Julieta Brotero Corrêa de Sá e Benevides .	9
1172	" Granja, d.	2
1173	" de Oliveira, d.	1
1174	Juliette Thorel, d.	4
1175	Julio de Almeida Prado Penteado, menor .	97
1176	" Angeleri	6
1177	" Bertini	57
1178	" Cesar de Queiroz Guimarães. . . .	22
1179	" Conceição	28
1180	" Gallo, dr.	17
1181	" Joaquim Gonçalves Maia	23
1182	" Mathias de Camargo	36
1183	" Moreira	3
1184	Justiniana Ramos Maria das Flores, d. . .	9
1185	Juvenal Ferreira dos Santos	22
1186	" f.º de Frederico Romeu	50
1187	" da Silva Prado	100

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
	K	
1188	Kate Collier, menor	18
1189	Katie Fitz Gerald, d.	115
	L	
1190	Laerte Briant, menor	7
1191	Lafayette Briant, menor	7
1192	Lamartine, f.ª de d. Angela dell'Anese . .	123
1193	Lambert, Frères & Comp.	533
1194	Laura Faro de Araujo, d.	85
1195	" de Lara Campos, menor	32
1196	" Mundt, d.	30
1197	" Muniz de Souza Camargo, menor . .	33
1198	" da Silva Neiva, menor	25
1199	Lauro, f.º de Bernardino José Leite . . .	6
1200	Lavinia Bueno Teixeira, d.	50
1201	" Duarte Salles de Mello, d. . . .	46
1202	" Escobar Tinson, d.	150
1203	" de Mesquita Barros, d.	79
1204	Lazard Blum	267
1205	Leandro, f.º de Arthur Madeira	1
1206	" Pitta de Abreu Teixeira	8
1207	Léon Boisramet	24
1208	" Raphael Weill, dr.	116
1209	Leonard Jancey Jones Junior	8
1210	Leonardo Quilici	9
1211	Leonidia Prates da Silva Baptista, menor .	77
1212	Leonina, f.ª de Francisco de Oliveira . . .	14
1213	Leonor Augusta de Assumpção, d. . . .	154
1214	" Backeuser de Medeiros, d.	85
1215	" de Barros Magalhães, d.	2
1216	" Cilencina de Campos, d.	124
1217	" f.ª de Justiniano W. de Oliveira . .	10
1218	" Monteiro da Silva, d.	221
1219	" de Moraes Barros, d.	147
1220	" da Motta Lima, d.	56
1221	" Rodrigues de Siqueira, d.	26
1222	" da Veiga von Schilgen, d.	117
1223	Leontina, f.ª de Manuel da Cunha Lobo . .	149
1224	" Monteiro de Barros, menor . . .	103
1225	Leopoldina de Andrade Paes Varella, d. .	5
1226	" Ribas da Silva, d.	28
1227	Leopoldo, f.º de d. Isaura Teixeira Leite . .	3
1228	" Pires de Moraes	7

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
1229	Leovigildo da Silva Prado.	1.645
1230	Leticia, f.ª de João de Lacerda Franco . .	29
1231	Levy, Weill & Comp.	70
1232	Libania Guerra da Veiga Pinto, d.	194
1233	Liborio Luiz Ferreira	34
1234	Lino Joaquim da Cruz	16
1235	London and Brazilian Bank, Ltd.	3.783
1236	" Country & Westminster Bank, Ltd. .	20.087
1237	" and River Plate Bank, Ltd. . . .	6.480
1238	Lorenzo Sarti	200
1239	Louis Coquenhen	30
1240	" Dapples	124
1241	" Delamain	940
1242	" Etchbarne	39
1243	" Gensburger, Paris	100
1244	Louise Bouilly, d.	26
1245	" Halphen Frey, d.	2
1246	" Légru, d.	86
1247	Lourença Aranha Rodovalho, d.	47
1248	Lourenço Alves Cardoso	275
1249	" de Souza Passalacqua, menor . .	39
1250	Lucas Antonio Monteiro de Barros Junior .	9
1251	Lucia de Almeida Prado Penteado, menor .	97
1252	" Antunes dos Santos, menor . . .	4
1253	" Barreto, menor	4
1254	" f.ª de Alexandre A. Mendes . . .	39
1255	" f.ª de Francisco Braida	1
1256	" f.ª de João de Lacerda Franco . .	29
1257	" de Lara Campos, menor	32
1258	" Maria, f.ª de Mathias de O. Rôxo .	8
1259	Luciano Ribeiro da Silva	200
1260	Lucie Bourdillat, d.	50
1261	" Sarah Levy, d.	16
1262	Lucien Levy, Paris	57
1263	Lucilla, f.ª de M. da Cunha Lobo	161
1264	" f.ª de Michel Calogeras	38
1265	Lucinda Quirino dos Santos, d.	21
1266	Ludovico Matarazzo	10
1267	Luiz Alfredo, f.º de A. A. de Souza Rangel .	8
1268	" de Andrade Villares	50
1269	" Aranha, f.º do dr. Luiz Aranha . . .	132
1270	" Fernandes	2
1271	" Fernando do Amaral, menor	2
1272	" f.º de Carlos de A. Villares	72
1273	" f.º de Francisco de Monlevade . . .	1

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
1274	Luiz, f.º de Luiz Alves de Almeida	1
1275	" Gonzaga Amarante Cruz, dr.	460
1276	" " de Souza e Silva	4
1277	" José Martins Vieira	88
1278	" de Lara Toledo Piza, menor	48
1279	" Leal Fernandes	10
1280	" do Lago Guimarães	5
1281	" Leite Guimarães, herança	40
1282	" Marques Pavão	14
1283	" Monteiro da Silva, menor	71
1284	" Octavio de Souza Prates	228
1285	" Pereira Barreto, dr.	115
1286	" Rodrigues de Moraes	60
1287	" " Ferreira	152
1288	" Tavares Alves Pereira	112
1289	" Travaglio	20
1290	Luiza de Abreu Lima, d.	32
1291	" de Almeida Leite e Silva, d.	220
1292	" de Azevedo Marques Ferreira, d. . .	21
1293	" " " Salles Pinto, d. . . .	14
1294	" Brasilia Moreira Marques, d. . . .	79
1295	" de Camargo Abreu, d.	12
1296	" Collier, menor	18
1297	" f.ª de d. Isaura Teixeira Leite . . .	3
1298	" Izabel Tindal, d.	29
1299	" Maria Nogueira, d.	50
1300	" Miquelina de Moraes, d.	2
1301	" de Moraes Assumpção, d.	213
1302	" Peixoto, menor	1.460
1303	" Pereira Dias, d.	205
1304	" Silva e Abreu, d.	79
1305	Lula Beatrice Wysard, d.	62
1306	Luzia Maria da Conceição, d.	100
1307	Lyceu do Sagrado Coração de Jesus . . .	43
1308	Lydia, f.ª de Antonio da Costa Junior . . .	26
1309	" f.ª de Julio Conceição	18
1310	" f.ª de d. Mariana Prada	27
1311	" Maria, f.ª de Carlos D. de Carvalho .	5
1312	" Monteiro da Silva, menor	71
1313	L. Grumbach & Comp.	87
	M	
1314	Madame Ernest Léon	6
1315	" Henry Paradis, nèe Zelia Roman .	215
1316	" Jules Waller	226

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
1317	Madame Veuve Georges Levy	36
1318	" Veuve Picot, nèe Marie A. Tricot .	42
1319	Madeleine de Breuilpont, d.	114
1320	" Sage, menor	2
1321	Malvina de Barros Leme, d.	48
1322	" Honoria, f.ª de d. Maria Honoria .	33
1323	Manuel Antonio de Carvalho.	12
1324	" " de Oliveira Pinheiro. . .	8
1325	" André Gaspar.	402
1326	" de Azevedo Maia	4
1327	" Candido da Costa	60
1328	" Carlos, f.º do dr. Luiz Aranha . .	132
1329	" da Costa Ferreira.	4
1330	" Feliciano de Castilho	11
1331	" Ferreira Santiago.	130
1332	" f.º de d. Angela dell'Anese . . .	121
1333	" f.º de Bôaventura Rodrigues de Souza	84
1334	" f.º de Gabriel Penteado	47
1335	" f.º de Manuel Duarte de S. Lima .	11
1336	" Franco do Amaral, herança . . .	122
1337	" Garcia da Silva	244
1338	" de Jesus Rodrigues de Castro . .	7
1339	" Joaquim de Albuquerque Lins . . .	172
1340	" José Gomes, herança	269
1341	" " Ferreira de Carvalho . . .	89
1342	" Justo	33
1343	" Ladisláo Loureiro.	4
1344	" Marques Patarra	287
1345	" Martins Filgueiras	60
1346	" " Fiuza	115
1347	" " Fragoso	40
1348	" de Moraes	400
1349	" do Nascimento, f.º de J. P. M. Portella	60
1350	" de Oliveira	9
1351	" de Paula Leite de Barros	133
1352	" Pinto Torres Neves	300
1353	" da Rocha, menor	14
1354	" Rolemberg Leite de Sampaio, dr. . .	150
1355	" dos Santos Maia	138
1356	Manuella de Lacerda Vergueiro, d.	13
1357	Marc Loeb	134
1358	Marcel Ramondon	25
1359	" Weill	42
1360	Marcello, f.º de Joaquim de Mendonça Filho	33
1361	" Schmidt	18
1362	Marcionillio Dario Trigo	18

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
1363	Marcos Antonio, f.º de Carlos A. M. de Barros	26
1364	" Dolzani Inglez de Souza, dr. . . .	16
1365	Margarida do Espirito Santo, d.	5
1366	" f.ª de d. Maria X. de A. Campos .	6
1367	" Julieta de Azevedo Marques, d. .	115
1368	" Maria, f.ª de Michel Calogeras .	5
1369	" Pereira Pinto Calogeras, d. . .	612
1370	" Teixeira Leite Penido, d. . . .	56
1371	Margherita Meneghelli, d.	60
1372	Marguèrite Hutinet, d.	23
1373	Maria Adelaide de Alvarenga Toledo, d. . .	103
1374	" Adolpho Pacheco Neiva, menor . . .	23
1375	" Agnodicia Alves Rubião, d.	4
1376	" Alves de Lima, menor	5
1377	" " de Moraes, d.	19
1378	" Amelia da Costa Carvalho, d. . . .	169
1379	" " f.ª do dr. Anni'bal P. S. M. Chaves	6
1380	" " f.ª de A. A. de Souza Rangel.	12
1381	" " Henriques dos Santos, d. . .	100
1382	" " Lebre de Sampaio, menor . .	2
1383	" " Monteiro de Barros, d. . . .	9
1384	" Angelica Alves Gomes, d.	5
1385	" " de Araujo Cintra, d. . . .	35
1386	" " f.ª de José C. Mouth Filho .	13
1387	" " de Queiroz Telles, d. . . .	10
1388	" " de Souza Queiroz de Barros, d.	48
1389	" d'Annunciação Ferreira de Abreu, d. .	85
1390	" Antonieta de Barros, menor	5
1391	" " f.ª do Visconde de Montlaur	15
1392	" " Pinheiro e Prado, d. . . .	4
1393	" de Aquino Fonseca, d.	230
1394	" Augusta Nogueira, d.	78
1395	" " Pacheco Jordão, menor . .	27
1396	" " Pinto, d.	4
1397	" Beatriz Penteado Prado, menor . . .	33
1398	" Bulcão Giudice, menor	2
1399	" de Campos Mello, d.	575
1400	" Candida de Castilho, d.	1
1401	" " de Mendonça, d.	6
1402	" " Penteado, d.	5
1403	" Carmelita, f.ª de Carlos Corrêa Galvão.	4
1404	" do Carmo Alves de Camargo, menor.	11
1405	" " " f.ª de José F. Queiroz Telles	1
1406	" " " Abbade, menor.	9
1407	" " " Gonçalves, d.	13

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
1408	Maria do Carmo Maia, d.	5
1409	" " " de Oliveira, d.	4
1410	" " " de Queiroz Aranha, menor	75
1411	" " " Rodrigues, d.	22
1412	" Catharina, f.ª de Luiz da Silva Prado .	10
1413	" Cecilia de Nioac Segesser de Brunnegg	125
1414	" " Rôxo de Souza Rangel, d. . .	26
1415	" " Vicente de Azevedo, menor .	10
1416	" Clementina Bueno Bierrenbach, d. . .	50
1417	" da Conceição Franco de Andrade, d. .	600
1418	" " " f.ª de d. Idal.ª A. A. Pinto	24
1419	" " " Simões, d.	10
1420	" Cornehls, menor	32
1421	" Dulcelina de Campos Toledo, d. . . .	197
1422	" Echer Pereira, d.	18
1423	" Elisa Pereira dos Santos, d.	24
1424	" Elisabeth Tindal, d.	29
1425	" Elvira de Assumpção, menor . . .	32
1426	" Emilia dos Santos, menor	25
1427	" da Encarnação Brasilia Moreira, d. .	112
1428	" Engracia Dias Leite, d.	101
1429	" Ephigenia Aranha Rodovalho, menor .	47
1430	" Eponina Pacheco Rocha, d.	75
1431	" Eufrasia, d.	35
1432	" Eugenia, f.ª de C. A. M. de Barros .	50
1433	" " M. de Barros, cond.ª de Nioac	477
1434	" Fernandes, d.	2
1435	" f.ª de Alvaro Macedo Guimarães . .	23
1436	" f.ª de Manuel de Paula Leite de Barros	2
1437	" Flóra Franco Soares, d.	445
1438	" Fontes, d.	7
1439	" Francellina Ferreira Peake, d. . . .	21
1440	" Francisca Pacheco Jordão, menor . .	27
1441	" Georgina Regis de Oliveira, d. . . .	60
1442	" da Gloria Azevedo, d.	36
1443	" " " Quartim de Moraes, d. . .	42
1444	" " " Ribeiro Marquitos, d. . .	133
1445	" Grotta, d.	9
1446	" Guilhermina Lopes da Costa, d. . .	24
1447	" Hauth, d.	235
1448	" Helena da Silva Prado, menor . . .	155
1449	" Ignez, f.ª de João de Lacerda Soares .	40
1450	" Izabel, f.ª de João Pinto M. Portella .	60
1451	" " Gomide Furtado, d.	46
1452	" " Pacheco Jordão, menor . . .	40
1453	" Januaria, f.ª de Maria G. Vieira Lessa	10

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
1454	Maria Joanna de Lacerda, d., herança . . .	174
1455	" José f.ª de Eduardo Figueiredo Rebello	11
1456	" " f.ª de Mario de Oliveira Rôxo .	5
1457	" " Pinto Neves, d.	68
1458	" Josephina Collet e Silva, d.	30
1459	" Junqueira de Almeida, menor . . .	36
1460	" de Lara Toledo Piza, menor . . .	48
1461	" Leopoldina da Costa Aguiar, d. . . .	19
1462	" de Lourdes de Almeida Lima, menor .	100
1463	" " " f.ª de Francisco A. Ferraz	6
1464	" " " Fontes, d.	6
1465	" " " Lemos, menor	4
1466	" " " Pacheco e Silva, menor .	23
1467	" Lucia, f.ª de V. P. Monteiro de Barros	75
1468	" Lucilla de Almeida Mattos, d. . . .	150
1469	" Luiza Alves Leme, d.	92
1470	" " de Campos, menor	124
1471	" " Flynn, d.	68
1472	" " Grazan, veuve J. Goetschel . .	40
1473	" " de Lara Campos, menor . . .	24
1474	" " Leme Navarro, d.	32
1475	" " Quirino dos Santos, d. . . .	253
1476	" " Villac, d.	34
1477	" Luzia Barbosa Aranha, d.	8
1478	" " Queiroz Aranha, d. . . .	1.190
1479	" Machado, d.	100
1480	" Martins de Azevedo, menor	14
1481	" de Mello, d.	20
1482	" Monteiro de Barros Portella, d. . . .	3.000
1483	" de Moraes, f.ª de José P. de Moraes .	16
1484	" Nazareth Prado Pacheco e Silva, d. .	227
1485	" Olympia Cerquinho Malta, d. . . .	30
1486	" Osorio Ferreira dos Santos, d. . . .	54
1487	" Paula de Barros Monteiro, menor . .	33
1488	" de Paula Ramos Nogueira, d. . . .	2
1489	" Ribeiro Nogueira Defini, d.	450
1490	" Rita, f.ª de João Coutinho de Lima .	1
1491	" " f.ª de Mario de Oliveira Roxo .	7
1492	" " Monteiro de Barros Rôxo, d. .	100
1493	" Rocha, d.	11
1494	" da Rocha Cintra, d.	9
1495	" " " Leão, d.	11
1496	" Rosa de Assumpção Pinto, d. . . .	248
1497	" Rouchet, d.	56
1498	" Salomé de Oliveira, d.	30
1499	" dos Santos Mattos, d.	19

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
1500	Maria da Silva Carneiro Fernandes, d. . .	41
1501	" Sophia da Silva Prado, d.	200
1502	" Stella Penteado Prado, menor . . .	34
1503	" Thereza Bernheim, V.ve Georges Levy.	74
1504	" " Christina Leite, d.	8
1505	" " f.a de L. A. Mont.o de Barros	18
1506	" " f.a de V. P. Mont.o de Barros	94
1507	" " de Jesus Novaes, d. . . .	650
1508	" " Novaes Leme, d.	37
1509	" " do Rego Freitas, menor . .	81
1510	" " de Souza e Silva, d. . . .	105
1511	" Thomasia Baeta Neves, menor . . .	6
1512	" Umbellina Fernandes Vieira, d. . . .	5
1513	" " Santiago Ferreira, d. . .	9
1514	" Vera Rôxo de Carvalho, d.	26
1515	Mariana Abranches Viotti, d.	17
1516	" Ayrosa Garcia, d.	52
1517	" f.a de Francisco de Monlevade . .	1
1518	" Marcondes, d.	59
1519	" de Oliveira Seabra Pimenta Bueno, d.	92
1520	Mariano de Siqueira	2
1521	Marie-Albert Cousin du Perseval	115
1522	" Amelie Henriette Barennes, d. . . .	64
1523	" Armande Fanny Louise H. de Bernoville	41
1524	" Clotilde Grazan, d.	40
1525	" Elisabeth Constancau, d.	268
1526	" Felicie Izabelle du Kerret, d. . . .	38
1527	" Hortense Duboc, d.	14
1528	" Josephine Meyer, d.	272
1529	" Louis E. Henri, vicômte de Cressac .	42
1530	" Madeleine Blanc, d.	9
1531	" Mineur, d., de La Rochelle	23
1532	Marietta Abranches Viotti, d.	22
1533	" Dolores de Oliveira, d.	50
1534	" f.a de João de Lacerda Franco . .	55
1535	Marina de Almeida Prado Penteado, menor .	130
1536	" f.a de J. Coutinho de Lima . . .	1
1537	" f.a de João Tapié	75
1538	" f.a de Lucas Monteiro de Barros Rôxo	10
1539	" Prado de Queiroz Aranha, d., herança	325
1540	Mario Bulcão Giudice, menor	2
1541	" Ferraz de Camargo	105
1542	" " de Campos	58
1543	" f.o de João Tapié	75
1544	" Pacheco de Almeida Prado	1
1545	" de Oliveira Lemos, menor	4

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
1546	Mario Porchat, dr.	6
1547	" Prates da Silva Baptista, menor . .	94
1548	" Rôxo Sobrinho, menor	2
1549	" da Silva Prado	200
1550	Mary Dulley Lupton, d.	44
1551	" H. Fonseca Cotching Speers, menor .	5
1552	" Kirk, d.	65
1553	" Izabel Baggott, d.	4
1554	Marquez de Breuilpont	170
1555	Marqueza de Ytú	1.460
1556	Marquise Michelez Boyer	29
1557	Martinho, f.º de Martinho da Silva Prado .	40
1558	" Jacob	7
1559	Martha Cecilia, f.ª do conde de Montbron .	64
1560	" Hoff, menor	11
1561	" Cahen, d.	4
1562	" Negreiros, d.	28
1563	Mathiàs Rodrigues Liberado	60
1564	" Valladão, dr.	100
1565	Mathilde de Aguiar de Andrada, menor . .	108
1566	" Bundschuh, d.	11
1567	" Charbes, d.	21
1568	" Frétin, d.	6
1569	" M. da Fonseca Macedo Soares, d. .	1.000
1570	" de Lacerda Franco, d.	30
1571	" Mainz, d.	894
1572	" Montalbert, d.	125
1573	" Roche, d.	41
1574	Matthew H. Bush, herança	12
1575	Maud Snape	7
1576	Maurice Jacques Dreyfus, menor	9
1577	" Oppenhein	37
1578	" Samuel	37
1579	Max Beringer	3
1580	" Jorge Frederico Mundt	215
1581	Maximino Mendes da Silva	41
1582	Melciades Luné de Porchat	102
1583	Mercêdes de Siqueira Mendonça, d.	26
1584	Miguel A. Rinaldi	22
1585	" Vieira Monteiro	489
1586	Militão Nogueira de Carvalho	209
1587	Minnie Louise Everett, d.	10
1588	Marian Latif	200
1589	Miquelina F. de Campos Camargo, d. . . .	8
1590	Moacyr, f.º de Bernardino José Leite . .	6
1591	Moysés Marcondes, dr. . . . . ,	212

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
1592	Murdo Mackenzie	25
1593	M. V. Levy Frères & Comp.	10.525
	N	
1594	Narciso Belli	69
1595	Nathalio, f.º de d. Justiniana R. M. das Flôres	1
1596	Nathan Mund	20
1597	" Rollmann	121
1598	Nelson Foot, menor	108
1599	Ney, f.º de Abel de Andrade Villares . . .	48
1600	Nestor Eduardo Ferreira	21
1601	Nicoláo Tolentino Piratininga	11
1602	" Vergueiro Le Cocq, dr.	38
1603	Noel Coeroli	20
1604	Noemia Alves de Camargo, menor	11
1605	" Leite da Veiga, d.	6
1606	" f.ª de Carlos de Andrade Villares .	72
1607	" f.ª de Oduvaldo Pacheco e Silva .	3
1608	" da Fonseca, d.	6
1609	" de Lara Campos, menor	32
	O	
1610	Octacilio Junqueira de Almeida, menor . .	36
1611	Octaviano de Almeida Prado	100
1612	" Pacheco Jordão	108
1613	Octavio, f.º de Alberto de Mendonça Moreira	1
1614	" Paes de Barros.	324
1615	" da Silva Prado	43
1616	Odette, f.ª de Antonio A. de Barros Cruz .	21
1617	" Pereira Dias, d.	25
1618	Odillo, f.º de Joaquim Maynert Kehl . . .	3
1619	Odon Lima Cardoso	6
1620	Olga Clemencia Rheingantz da Porciuncula, d.	250
1621	" f.ª de Arthur Rodrigues	24
1622	" f.ª de Joaquim Maynert Kehl	3
1623	" de Magalhães Araguaya de Maraude, d.	121
1624	" de Sampaio Ferreira. menor	1
1625	" Schmidt da Silveira Campos, d. . . .	21
1626	Olinda Farani, d.	150
1627	Olindo Chiaffarelli, menor	9
1628	Olivia Guedes Penteado, d.	8
1629	" de Moraes Florence, d.	60
1630	" f.ª de Afrodisio de Sampaio Coelho .	13

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
1631	Olivia Vasconcellos Meyer, d.	16
1632	Olympia de Almeida Prado Penteado, menor.	97
1633	" Cardoso Guimarães, d.	2
1634	" Cerquinho F. de Carvalho, menor	10
1635	" de Souza Meirelles, d.	2
1636	Olympio Cerquinho Malta, menor	15
1637	" Pinheiro de Lemos, herança . . .	27
1638	Ondina, f.ª de Brazilio José Pompeu . . .	3
1639	" f.ª de Lothario Novaes	3
1640	Orestes, f.º de Angelo Franceschini . . .	5
1641	Orosimbo, f.º de Francisco de Almeida Ferraz	6
1642	Oscar, f.º de Francisco de Almeida Ferraz .	6
1643	" Hoffman, menor	13
1644	" Leite Ribeiro de Faria	30
1645	" de Mello	50
1646	Oscarlino Dias, dr.	16
1647	Osorio de Barros Neves	56
1648	Oswaldo, f.º de d. Maria Xavier de A. Campos	6
1649	" f.º do dr. Reynaldo Porchat . . .	67
	P	
1650	Palmyra Bloch	100
1651	Paschoal Morganti	125
1652	" Rotundo	36
1653	Paul Charles Nathan	50
1654	Paul Léfaivre	58
1655	Paula von Hugo, d.	108
1656	" da Silva Prado, d.	108
1657	Paulina Augusta de Barros Campos, d. . .	367
1658	" de Souza Queiroz, d. . . .	146
1659	Paulino H. de Campos	124
1660	" Pacheco Jordão	75
1661	" Xavier de Azevedo Marques . . .	12
1662	Paulo Barreto Roque da Silva	188
1663	" Benevides	6
1664	" Baptista de Souza Campos, menor .	18
1665	" f.º de A. A. Rodrigues Dias . . .	66
1666	" f.º de Francisco A. de Oliveira e Silva	1
1667	" f.º de João de Lacerda Franco . .	29
1668	" Florence	4
1669	" Frétin, menor	6
1670	" Malheiro de Mello, herança . . .	13
1671	" Piza de Lara, menor	32
1672	" Plinio Barreto, menor	4
1673	" Pontiés	8

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
1674	Pedro Egydio Aranha Rodovalho, menor .	47
1675	" de Campos Toledo	200
1676	" Ferreira Guimarães	63
1677	" Gaudino	271
1678	" Hannickel Forster	800
1679	" Hoenen	6
1680	" Jacob Cremm	7
1681	" de Moraes Barros	73
1682	" Mercadante	5
1683	" Nespoli	3
1684	" de Souza Barros, menor	6
1685	Pelagio Teixeira Marques	45
1686	Percy William Crewe	1
1687	Persano Pacheco e Silva	174
1688	Persio Amaral de Souza	7
1689	Pierre Edouard de Calmels Puntis . . .	225
1690	" Joseph Gabriel Gizard	106
1691	" Marcel Dreyfus, menor	9
1692	" Poey	34
1693	Philip Hammond	37
1694	Placido Pinto Ribeiro	400
1695	Plinio, f.° de Justiniano W. de Oliveira . .	10
1696	" Moreira	15
1697	" da Silva Prado	5
1698	Polydoro Pinto de Carvalho	23
1699	Portador	21.803
1700	Priscilla, f.ª de Thomaz Gomes Viegas . .	11
1701	Prudent Adolph van Reable	12
1702	Prudente de Moraes Filho	92
1703	Pulcheria de Araujo Cintra, herança . . .	3
	Q	
1704	Quiteria Luiza de Souza, d.	33
1705	Quintino, f.° de E. Cardoso de Negreiros .	27
	R	
1706	Rachel Cesarino, f.° de Hilario Cesarino .	5
1707	Raphael de Abreu Sampaio	350
1708	" Augusto de Souza Campos, menor .	18
1709	" Biltz	121
1710	" f.° de Joaquim Franco de Mello . .	8
1711	" de Souza Passalacqua, menor . .	57
1712	Raul, f.° de Alberto de M. Moreira . . .	1
1713	" Ortiz Monteiro	57

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
1714	Raul Soares de Moura	41
1715	Raymundo Ferreira dos Santos	48
1716	Real Sociedade Portugueza de Beneficencia de Campinas	281
1717	Recolhimento de N. S. da Luz	590
1718	Regina de Almeida Prado Penteado, menor .	97
1719	" de Oliveira Coutinho, menor . . .	16
1720	Renato de Andrade Maia	11
1721	" f.º de E. Cardoso de Negreiros . .	161
1722	" f.º de Luiz Gonzaga de Sant'Anna .	3
1723	" Gomes Guimarães	2
1724	Renée, f.ª do Visconde de Montbron . . .	42
1725	Ricardo, f.º de Alberto Lion	2
1726	" f.º de Carlos de Andrade Villares.	72
1727	Richard Thomas Bowly	446
1728	" W. Gray	2
1729	Ridolpho J. Giusti, herança	36
1730	Rinaldo Bulcão Giudice, menor	2
1731	Rita de Cassia Aranha Rodovalho, menor .	47
1732	Roberto Armando Durval	9
1733	" A. W. Sloan	30
1734	" f.º do Barão de Flaghac	14
1735	" Emmanuel, f.º de Roberto de Nioac .	21
1736	" Herminio Ferreira, menor . . .	4
1737	" Hoff, menor	11
1738	" de Nioac	80
1739	" Schwenger	416
1740	Roberts Courtois Lloyd	5
1741	Rodolpho de Barros	2
1742	" Brenne	612
1743	Rodrigo Soares	135
1744	Roger, f.º do Conde de Legge	57
1745	Rogerio Guerra de Andrade	5
1746	Roland O.'Neill Addison	50
1747	Rosa Adelaide Aranha, d.	32
1748	" Cardoso, d.	50
1749	" do Coração de Maria, menor . . .	29
1750	" Farani, d.	150
1751	" Ubelhard Lemgruber, d.	157
1752	Rose Nicole Dreyfus, menor	9
1753	Rosina Albano, menor	68
1754	Ruben de Paula Faro	33
1755	Ruth, f.ª de Antonio Alves de Barros Cruz .	21
1756	" f.ª de Juvenal Corrêa de Mello . .	2
1757	Ruy de Mendonça, menor	38
1758	" Sodré, menor	4

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
	S	
1759	Sabino Machado	18
1760	Salomon Pompé	106
1761	Salvador Augusto de Queiroz Telles . . .	44
1762	Santa Casa de Misericordia de Campinas .	318
1763	" " " " " Rio Claro .	173
1764	" " " " " São Paulo.	504
1765	" " " " " Ytú . . .	319
1766	Santin Gaetano	70
1767	São Paulo Club	207
1768	Sebastiana da Luz Quartim, d	120
1769	" Serra Penteado, d.	50
1770	" de Souza Queiroz Lacerda, d. . .	200
1771	Sebastião de Campos Cintra	31
1772	" Carlos Duarte	11
1773	" Ferreira	304
1774	" de Oliveira, padre	15
1775	Serafina Cunera, d.	3
1776	" Farani, d.	150
1777	Serafino Sarti	147
1778	Sergio de Magalhães, menor	1
1779	Servilio de Abreu Soares	17
1780	Sibylla Bausch, d.	92
1781	Silvain Weil	92
1782	Silvana de Andrade Ribeiro	2
1783	Silvestre Candido Ribeiro	37
1784	Simão Bolivar de Queiroz Aranha. . . .	122
1785	Simeão dos Santos Bomfim	69
1786	Simon Netter	258
1787	Simone de Moras, menor	123
1788	Sociedade de Benef.ª dos Empr.ºs da C. Paul.ª	62
1789	" de Instr.º Popular e Benef.ª. de Ytú	233
1790	" Mogyana Benef.ª, de M. das Cruzes	2
1791	" Protectora das Familias dos Empr.ºs da Companhia Paulista. . . .	114
1792	" Protectora dos Portug. Desvalidos	80
1793	" Portugueza de Benef.ª de S. Paulo	532
1794	Societá Italiana di Beneficenza per l'Ospedale Umberto I	5
1795	Solange, f.ª do Visconde de La Tour . . .	31
1796	Sophia Fialho, d.	80
1797	" f.ª de Carlos de Andrade Villares .	72
1798	" Guimarães Lima, d.	24
1799	" Rufina de Oliveira e Silva, d. . . .	147
1800	" da Silva Leitão, d.	2

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
1801	Sophia Schorcht Simon, d.	31
1802	Sophie Izaure Marguérite Delamain, d. . .	13
1803	" Gabrielle Bloch, d.	128
1804	Stefano Pessa	48
1805	Stella, f.ª de Abel de Andrade Villares . .	29
1806	" f.ª de Francisco de Monlevade . . .	1
1807	" f.ª de Hyppolito P. Alves de Araujo .	47
1808	Suzanne Broquet, d.	5
1809	Sylvia de Campos Toledo, d.	179
1810	" f.ª de Francisco de Almeida Ferraz .	6
1811	" Ladeira Marques. d.	18
1812	" Pimenta Bueno, d.	12
1813	" Monteiro de Barros Brotero, d. . .	6
1814	Sylvio de Andrade Maia	5
1815	" f.º de José Sampaio Moreira . . .	6
1816	" de Lara Campos, menor	24
1817	" de Toledo Piza, menor	11
	T	
1818	Th. Campelle	8
1819	Theodomiro Marques Valle	17
1820	" de Toledo Piza	20
1821	Theodora de Souza Leite, d.	10
1822	Theodore Bloch	20
1823	Theodoro Antunes Maciel.	50
1824	Theophilo Ferreira de Almeida	1
1825	Theotonio de Lara Campos Netto, menor .	24
1826	" " " Toledo Piza, menor . .	48
1827	" Piza de Lara, menor	32
1828	Thereza de Castro Carvalho, d.	122
1829	" da Cunha Salles, d.	83
1830	" Cerquinho F. de Carvalho, menor .	10
1831	" Forster, d.	1
1832	" de Jesus Trindade, menor	4
1833	" Maria de Lima, d.	6
1834	" de Moraes, f.ª de José P. de Moraes	11
1835	" de Paula Novaes, d.	67
1836	" do Val, d.	310
1837	Thomaz de Aquino Collet e Silva	16
1838	" Dias Leite	82
1839	" Vitta	248
1840	Tito Pacheco	15
	U	
1841	Umbellina Cabral de Vasconcellos, d. . . .	26

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
	V	
1842	Valentina Pompeu do Amaral, d.	13
1843	Valentine Weil, d.	5
1844	Valeriana dos Santos Bomfim, d.	60
1845	Vasco Pinto Bandeira	31
1846	" Teixeira	71
1847	Vergniaud Neger	20
1848	Veronica Toralis de Gismenes, menor . . .	15
1849	Veuve Bariquand, nèe Julie Josephine Tricot	123
1850	" Louis Loeb & Comp.	100
1851	" Myrthel Levy	30
1852	Vicente Gatti	50
1853	" Melillo	56
1854	" Paulo Monteiro de Barros	2.875
1855	" Rodrigues Penteado	6
1856	Vicentina Mariano da Silva, d.	100
1857	Vicomte Charles de Saint Marsault . . .	195
1858	" Jean de Montbron	80
1859	Vicômtesse de Moras	130
1860	Victor Martins de Almeida	152
1861	" Monteiro de Barros	100
1862	" de Souza Meirelles	121
1863	Victoria Christi, d.	18
1864	" Pinto Serva, d.	203
1865	Virgilia Ferreira Coelho, d.	22
1866	" de Oliveira Mendes, d.	6
1867	Virgilio Antonio de Brito	130
1868	" Rodrigues Alves	1.309
1869	Virginia de Assis Pacheco, d.	78
1870	Visconde de La Tour	793
1871	" de Montbron	50
1872	" de Nova Granada	1.452
1873	Viscondessa de Elberne	13
1874	" de La Tour	667
1875	" de Montbron	2.452
1876	" de Nova Granada	199
1877	Vitaliano de Almeida Prado	18
1878	Vivaldi de Magalhães Castro	7
	X	
1879	Xavier de La Tour	34
	W	
1880	Waldomiro Simões, menor	3
1881	Walter Seng, dr.	115

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções
1882	Washington, f.º de L. L. Guimarães . . .	41
1883	Wilhelmina Gompertz, d.	172
1884	Wilhelm Lorentz	143
1885	William Collier	110
1886	" H. Booth	113
1887	" Mather	36
1888	" Nielsen	78
1889	Winifred Grace Hvistendahl, d.	6
1890	Worms & Irmãos	38
	Y	
1891	Yolanda Franc.ª, f.ª de O. L. Ribeiro de Faria	5
	Z	
1892	Zuleika, f.ª de Joaquim Pereira	9
1893	" de Magalhães, menor	2
1894	Zulmira Bemvinda da Costa Carvalho, d. .	143
1895	" de Oliveira Barros, d.	13
		460 000

RELATORIO

DO

INSPECTOR GERAL

Illm. Exm. Snr.

Tenho a honra de passar ás mãos de V. Ex. o relatorio da Inspectoria Geral referente ao anno de 1915.

Ao Exm. Snr.

Conselheiro Dr. Antonio da Silva Prado,

DD. Presidente da Directoria da Companhia Paulista.

F. de Montevade.

I

Extensão em trafego

Em 31 de Dezembro de 1915 tinha a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, em trafego, a extensão total de 1.203,$^{kms.}$ 289, assim distribuidos:

Linhas de 1^m,60 . . .	323,$^{kms.}$797 (1)	
» » 1^m,00 . . .	829,$^{kms.}$084	
» » 0^m,60 . . .	50,$^{kms.}$408	1.203,$^{kms.}$289

O numero de estações e postos telegraphicos servindo aos 1.203$^{kms.}$, 289 era de 137, incluindo a Agencia Telegraphica na Capital do Estado, séde da Companhia.

II

Contabilidade

1.º — Conta de Capital

Durante o anno de 1915 a Inspectoria Geral escripturou em conta de capital a quantia de 2.135:037$760, assim discriminada:

Secção Paulista

Locomoção	204:530$480	
Linha e Edificios . .	192:899$791	397:430$271

Secção Rio Claro

Locomoção	52:454$540	
Linha e Edificios . .	1.685:152$949	1.737:607$489

Taes importancias serão detalhadas nos respectivos Capitulos do presente relatorio.

2.º — Movimento financeiro em geral

Tendo sido a receita geral de . .	30.502:984$262
e a despesa correspondente de .	14.142:030$303
O saldo liquido em 1915 foi de .	16.360:953$959

A relação da despesa para a receita é de 46,36 % tendo sido em 1914 de 53,26 %.

O quadro seguinte mostra a renda liquida da Companhia desde 1872, data da abertura do trafego no primeiro trecho da linha.

(1) Está incluida a segunda linha de Jundiahy a Campinas, cuja extensão é de 42 kms. 775.

Annos	Renda liquida
1872	124:886$716
1873	390:639$916
1874	474:658$483
1875	524:054$016
1876	641:540$242
1877	974:679$864
1878	1.508:451$790
1879	1.550:138$951
1880	1.313:378$103
1881	1.636:650$011
1882	1.961:981$374
1883	1.620:717$349
1884	1.318:371$658
1885	1.657:151$436
1886	1.711:288$585
1887	1 665:402$245
1888	2.215:663$695
1889	2.741:282$081
1890	3.484:385$534
1891	3.988:245$538
1892	4.307:382$615
1893	4.050:491$578
1894	8.329:442$169
1895	10.561:761$667
1896	10.449:210$110
1897	12.329:066$910
1898	10.471:000$980
1899	11.914:107$328
1900	12.939:589$419
1901	17.396:831$199
1902	13.669:483$875
1903	10.530:552$20[illegible]
1904	8.018:518$228
1905	9.722:849$262
1906	18.450:335$294
1907	14.534:422$699
1908	12.247:441$964
1909	14.640:003$565
1910	12.567:685$955
1911	15.223:923$884
1912	16.592:722$193
1913	16.222:081$384
1914	12.242:876$700
1915	16.360:953$959

O quadro synoptico, intercalado entre as paginas 8 e 9, dá a conhecer a formação e distribuição da renda liquida da Companhia nos diversos annos, desde 1872.

O movimento financeiro do trafego foi em 1915 o seguinte:

Receita	30.198:983$812
Despesa	13.133:163$928
Saldo	17.065:819$884

Relação da despesa para a receita 43,49%

Discriminando o movimento financeiro pelas diversas linhas resulta:

Linhas	RECEITA		DESPESA		SALDO		Relação % da despesa para a receita	
	1915	1914	1915	1914	1915	1914		
Secção Paulista	17.905:389$993	15.270:452$451	6.918:817$510	6.478:468$535	10.986:572$483	8.791:983$916	38,6	42,4
Secção Rio Claro	12.293:593$819	10.529:448$082	6.214:346$418	6.513:587$058	6.079:247$401	4.015:861$024	50,5	61,9
Todas as linhas	30.198:983$812	25.799:900$533	13.133:163$928	12.992:055$593	17.065:819$884	12.807:844$940	43,5	50,4

Dos saldos acima indicados—da Secção Rio Claro—cabe ao trecho de concessão federal a importancia de 4.552:739$896 em 1915 e a de 3.062:649$949 em 1914.

3.º — Receita

A receita geral foi em

1915	30.502:984$262
1914	26.193:812$863
Differença para mais em 1915. .	4.309:171$399

Foram arrecadadas mais em 1915 as seguintes importancias, não incluidas na receita geral da Companhia:

Materiaes vendidos e serviços feitos por conta de outras Estradas	271:200$860
Quotas de despesas com o pessoal nas estações baldeadoras, pagas por outras Estradas.	229:820$880
Importancias das multas pagas pelo pessoal e dos ordenados não procurados, entregues á Sociedade Beneficente dos Empregados da Companhia . .	18:456$410
Imposto de transito do Governo Federal	516:387$620
Imposto de transito do Governo Estadual	432:632$100
TOTAL	1.468:497$870

A arrecadação de dinheiro nas estações, por conta do trafego de passageiros e de mercadorias, attingiu a . . . . 12.204:519$921, que assim se discrimina:

LINHAS	TRAFEGO DE		TOTAL
	Passageiros	Mercadorias	
Secção Paulista . .	2.059:344$920	2.715:133$121	4.774:478$041
Secção Rio Claro .	2.825:801$540	4.604:240$340	7.430:041$880
Todas as linhas . .	4.885:146$460	7.319:373$461	12.204:519$921

Em 31 de Dezembro de 1915 não existia saldo em dinheiro nas estações e os fretes a pagar representavam a importancia de 145:610$500, sendo 162$900 do trafego de passageiros e 145:447$600 do de mercadorias.

A comparação da receita geral da Companhia nos dois ultimos annos consta do seguinte quadro:

LINHAS	1915	1914	Differenças em 1915	
			para mais	para menos
Secção Paulista	17.905:389$993	15.270:452$451	+ 2.634:937$542	—
Secção Rio Claro	12.293:593$819	10.529:448$082	+ 1.764:145$737	—
Total das linhas	30.198:983$812	25.799:900$533	+ 4.399:083$279	—
Escriptorio Central	304:000$450	393:912$330	—	— 89:911$880
Total Geral	30.502:984$262	26.193:812$863	+ 4.309:171$399	—

O quadro seguinte discrimina a renda do trafego de todas as linhas pelas diversas verbas:

Verbas da receita	1915		1914		Differenças em 1915	
	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto
Viajantes	1.875.482	4.147:014$760	2.021.234	4.757:644$920	— 145.702	— 610:630$160
Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	22.744	1.023:269$920	24.131	1.050:103$250	— 1.387	— 26:833$330
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros	17.905	73:179$470	17.198	64:184$060	+ 707	+ 8:995$410
Mercadorias { Café (tons.)	600 965	14.458:196$450	425.877	9.808:787$810	+ 175.088	+ 4.649:408$640
Mercadorias { Diversas (tons.)	756.422	9.542:436$511	841.400	9.373:103$655	— 84.978	+ 169:332$856
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de cargas	88.654	391:789$490	53.877	192:330$350	+ 34.777	+ 199:459$140
Telegrammas	399.997	309:760$320	362.103	285:489$940	+ 37.894	+ 24:270$380
Commissão de 4 % sobre a arrecadação de impostos de transito	—	37:960$781	—	18:491$698	—	+ 19:469$083
Trens especiaes	22	11:262$700	30	14:946$050	— 8	— 3:683$350
Asmazenagens	—	31:514$600	—	46:200$700	—	— 14:686$100
Aluguel de: { estações, armazens, casas, commodos para restaurantes, taxas sobre bandejas, carros, vagões, encerados, terrenos	—	117:860$710	—	132:475$800	—	— 14:615$090
Diversas outras verbas	—	35:158$100	—	34:045$600	—	+ 1:112$500
Aluguel de carros restaurantes	—	19:580$000	—	22:096$700	—	— 2:516$700
Total	—	30.198:983$812	—	25.799:900$533	—	+ 4.399:083$279

ANNOS	Extensão kilometrica em trafego				Numero de passageiros transportados	Numero de tonel	
	Das linhas ferreas			Da linha fluvial		de café	de mer
	Via singela	Via dupla	Total				

Quadro synoptico d tr

Anno	Extensão kilometrica em trafego — Das linhas ferreas — Via simples	Via dupla	Total	Da linha fluvial	Numero de passageiros transportados	Numero de toneladas transportadas — de café	de outras mercadorias	TOTAL
1872	38		38		33 531			26 150
1873	45		45		56 212			54 958
1874	45		45		76 402			67 522
1875	58		58		96 614			76 362
1876	106		106		156 052			84 137
1877	155		155		159 706			75 600
1878	185		185		157 944			93 843
1879	204		204		165 003			95 336
1880	224		224		178 373			99 198
1881	228		228		177 283	64 270	58 208	122 478
1882	243		243		166 774	71 133	61 895	133 028
1883	243		243		161 539	95 541	64 580	160 121
1884	243		243		165 839	87 842	66 926	154 768
1885	243		243	43	184 837	97 977	77 301	175 278
1886	244		244	92	197 790	93 984	82 681	176 665
1887	250		250	200	231 850	73 451	104 970	178 421
1888	250		250	200	298 826	86 753	152 733	212 486
1889	250		250	200	319 404	124 832	133 847	258 679
1890	250		250	200	348 150	132 764	168 093	300 857
1891	292		292	200	543 579	157 678	209 763	367 441
1892	667		667	200	809 040	173 718	238 696	412 414
1893	731		731	200	1 179 245	121 259	286 866	407 125
1894	776		776	200	1 100 396	159 585	298 707	458 292
1895	791		791	200	1 372 035	175 693	380 998	556 691
1896	791		791	200	1 372 398	224 261	441 494	665 755
1897	791		791	200	1 422 141	284 370	406 275	690 645
1898	791		791	200	1 248 503	264 191	375 971	640 162
1899	807		807	200	1 060 405	309 822	350 906	660 728
1900	807		807	200	1 052 900	338 493	338 319	676 812
1901	823		823	200	1 101 719	305 391	578 602	883 992
1902	861		861	200	1 038 639	436 198	396 600	832 798
1903	979		979	66	949 856	382 803	366 284	749 148
1904	1 030		1 030		913 772	305 863	367 419	733 282
1905	1 055		1 055		999 791	356 896	400 104	756 900
1906	1 056		1 056		991 029	399 795	412 445	954 542
1907	1 058		1 058		1 117 827	527 107	418 676	953 784
1908	1 058		1 058		1 084 081	474 083	485 659	959 742
1909	1 085		1 085		1 177 808	629 618	491 618	1 121 236
1910	1 151		1 151		1 245 752	447 237	563 266	1 010 493
1911	1 151		1 151		1 522 533	489 608	707 154	1 196 722
1912	1 151		1 151		2 067 318	479 142	635 987	1 115 130
1913	1 161		1 161		2 412 772	532 951	1 008 312	1 541 263
1914	1 118	43	1 161		2 021 234	425 571	831 696	1 257 277
1915	1 118	43	1 161		1 875 482	601 985	755 122	1 357 387

Valor em 31 de Dezembro

Anno	Do custo das Linhas de concessão Estadual	Do custo das Linhas da concessão Federal — Em papel	Em ouro	Do custo da Linha Fluvial do Mogy-Guassu	Do custo da concessão e do projecto da linha de Louveira ao porto de S. Sebastião	Do custo do edificio do Escriptorio Central, da moveis e immoveis	Do custo global das linhas e suas dependencias	Do capital realizado em acções	do emprestimo de £ 1.500.000 contrahido em Londres em 1878	do emprestimo de £ 2.750.000 contrahido em Londres em 1912 (para acquisição da linha Rio Claro)	Do capital para o effeito contractual da revisão de tarifas — das linhas de concessão Federal	das linhas de concessão Estadual	do fundo de reserva	do fundo de pensões	O [illegible] tarifa a um [illegible] Sel
		£							£	£					
1872	4 161 158$498						4 161 158$498	4) 4 000 000$000							112 [illegible]
1873	4 202 196$884						4 202 196$884	4 200 000$000							132 [illegible]
1874	5 918 534$876						5 918 534$876	6 450 000$000					57 800$530		103 [illegible]
1875	8 310 395$909						8 310 395$909	8 343 [illegible]					66 637$620		[illegible]
1876	10 241 719$893						10 241 719$893	9 418 [illegible]					[illegible]		[illegible]
1877	12 723 419$703						12 723 419$703	11 682 [illegible]					128 [illegible]		[illegible]
1878	13 704 964$859						13 704 964$859	11 916 [illegible]	5) 150 000				178 257$770		[illegible]
1879	14 420 198$863						14 420 198$863	12 138 [illegible]	148 500				228 717$320		115 [illegible]
1880	15 159 043$394						15 159 043$394	12 214 [illegible]	146 700				268 980$000		180 [illegible]
1881	15 722 869$510						15 722 869$510	12 703 [illegible]	144 200				343 [illegible]		88 [illegible]
1882	16 121 115$958						16 121 115$958	12 915 [illegible]	143 400				459 [illegible]		20 [illegible]
1883	16 504 104$476						16 504 104$476	12 936 [illegible]	141 500				550 [illegible]		[illegible]
1884	16 145 092$183						16 221 803$661	13 005 [illegible]	139 100				608 807$176		25 [illegible]
1885	16 128 116$224			75 801$478			16 660 905$209	16 572 [illegible]	137 200				754 906$803		187 [illegible]
1886	16 214 207$456			509 224$205		23 564$180	17 151 864$035	16 793 [illegible]	134 800				923 022$052		340 [illegible]
1887	16 262 864$346			871 620$501		66 027$075	17 538 232$887	17 243 [illegible]	132 500				1 012 400$916		[illegible]
1888	16 473 050$304			1 143 543$131		131 824$810	18 022 199$854	17 243 [illegible]	129 600				1 075 317$741		1 06 401$147
1889	16 760 995$712			1 358 598$584		190 640$966	18 410 244$821	18 070 [illegible]	126 700				1 127 915$619		192 017$[illegible]
1890	17 467 556$143			1 824 638$661		194 902$446	19 487 116$239	19 168 [illegible]	123 500				1 127 576$319		358 [illegible]$142
1891	20 840 492$052			2 334 221$333		195 802$246	23 370 515$638	24 976 [illegible]	120 300				417 571$726		281 681$[illegible]
1892	31 434 491$591	19 048 183$444	2 142 919 11 0	2 390 029$740	25 635$000	195 802$246	53 094 142$021	32 95[illegible]	116 700	2 750 000			450 [illegible]$117		[illegible]
1893	38 648 536$735	19 313 303$624	2 158 709 0 0	2 494 798$511	148 342$200	195 802$246	60 830 782$316	38 285 [illegible]	112 000	2 750 000			513 [illegible]$892		[illegible]
1894	41 037 909$809	19 629 366$117	2 174 015 0 0	2 504 236$677	161 546$100	195 802$246	63 528 921$549	38 891 [illegible]	108 800	2 750 000			566 134$892		1 643 614$529
1895	43 897 474$045	19 295 566$622	2 193 698 0 0	2 513 148$382	162 410$080	196 174$246	62 774 175$375	41 043 [illegible]	104 400	2 750 000			1 043 [illegible]$329		4 029 [illegible]
1896	52 090 909$562	21 867 493$491	2 293 230 0 0	2 517 251$024	386 369$420	215 050$096	77 067 073$503	50 739 [illegible]	99 700	2 750 000			1 903 381$102		2 546 375$[illegible]
1897	59 010 847$194	22 743 866$256	2 340 655 0 0	2 517 587$474	386 369$420	215 491$396	84 904 161$740	59 461 [illegible]	94 700	2 722 500			2 387 984$762		3 291 598$[illegible]
1898	61 564 509$897	22 933 647$331	2 350 809 0 0	2 517 587$474	386 369$420	128 612$646	87 700 816$768	59 933 [illegible]		2 693 000			56 067$872		2 951 891$040
1899	63 082 267$924	22 995 797$331	2 354 134 0 0	2 517 587$474	386 369$420	199 058$646	89 181 080$705	59 960 [illegible]		2 693 300			56 067$872		2 476 914$753
1900	64 165 367$678	23 019 690$154	2 355 373 0 0	2 517 587$474	386 369$420	199 058$646	90 287 413$372	60 000 [illegible]		2 631 500	1 528 125 0 0		100 000$000		1 838 [illegible]
1901	67 104 307$023	23 362 558$353	2 371 609 0 0	2 517 587$474	386 369$420	199 058$646	93 627 358$486	67 104 [illegible]		2 598 100	1 541 361 0 0		200 000$000		3 311 [illegible]
1902	74 210 128$419	23 776 315$647	2 392 244 0 0	1 517 587$474		201 113$646	99 705 445$116	69 671 [illegible]		2 563 100	1 564 996 0 0		530 000$000		3 021 [illegible]
1903	79 144 265$912	24 492 450$014	2 428 530 16 7	528 968$474	386 369$420	202 113$646	104 367 807$046	72 300 [illegible]		2 526 200	1 601 082 15 2		600 000$000		2 61[illegible]
1904	81 657 885$141	24 699 408$435	2 429 624 2 11	328 968$474	386 369$420	202 113$646	106 819 358$266	74 [illegible]		2 487 500	1 692 376 2 11		700 000$000		2 [illegible]
1905	84 211 078$140	24 992 688$014	2 433 775 2 11	328 968$474	386 369$420	202 113$646	107 438 617$604	71 090 [illegible]		2 149 900	1 [illegible] 2 11	[illegible]	7[illegible] 000$000		1 8[illegible]
1906	86 [illegible]	25 [illegible]	2 433 [illegible] 8 3	328 968$474		205 802$086	108 188 [illegible]$027	[illegible]		2 104 200	1 [illegible] 8 3	80 [illegible]	800 000$000		[illegible]
1907	90 200$000	25 [illegible]	2 433 101 8 3			205 802$086	108 319 028$123	80 000 [illegible]		2 329 400	1 [illegible] 8 5	80 450 200$[illegible]	1 000 000$000		19 [illegible]
1908	80 000$000	25 [illegible]	2 433 101 8 3			200 000$000	109 732 000$832	80 000 [illegible]		3 312 900	1 [illegible] 8 5	81 [illegible]	2 200 000$000		11 [illegible]
1909	80 000$000	25 344 938$728	2 475 569 12 3			422 107$460	111 250 046$200	80 000 [illegible]		2 263 000	1 748 312 12 3	82 002 [illegible]	2 000 000$000	[illegible]	1 1[illegible]
1910	[illegible]	27 241 936$144	2 503 917 2 8			507 162$245	114 840 792$297	80 000 [illegible]		2 211 100	1 770 662 2 8	83 295 022$[illegible]	2 000 000$000	700 000$000	1 520 [illegible]
1911	89 406 653$096	27 760 734$110	2 637 437 13 2	[illegible]	[illegible]	503 020$806	117 800 371$971	80 000 [illegible]		2 156 700	1 810 249 13 2	84 [illegible]	2 500 000$000	1 000 000$000	1 188 [illegible]
1912	93 241 276$872	30 241 [illegible]$541	2 780 239 0 11	[illegible]	[illegible]	413 134$365	123 899 170$778	80 000 [illegible]		2 029 500	1 952 290 11 8 0	89 277 [illegible]	3 200 000$000	1 400 000$000	2 262 [illegible]
1913	100 500 829$636	35 031 371$000	3 076 234 4 2	[illegible]	[illegible]	450 508$115	135 982 509$531	80 000 [illegible]		2 039 500	2 248 986 14	96 542 [illegible]	4 000 000$000	1 300 000$000	2 189 [illegible]
1914	102 046 804$750	39 000 513$328	3 296 195 0 0	[illegible]	[illegible]	457 608$115	142 904 026$195	92 000 [illegible]		1 976 500	2 393 106 16 10	98 588 [illegible]	4 500 000$000	1 400 000$000	2 [illegible]
1915	103 043 646$078	41 350 022$540	3 381 944 16 1	[illegible]	[illegible]	633 786$215	146 027 451$833	92 000 [illegible]		1 910 300	2 478 856 3 8	99 261 [illegible]	5 000 000$000	1 500 000$000	1 482 [illegible]

1 Foram adquiridas as ramaes Descalvado e de Santa Rita, pelos preços de 291 290$190 e 879 187$637 que em 1901 ascendiam os abatimentos de 801 000$000 e 451 800$000, em que tinham sido arbitradas as respectivas concessões nas escripturas de compra.
2 Foram adquiridas as linhas da [illegible] Rio Claro, pela importancia de 26 401 509$634, computando no cambio par o valor de £ 2 750 000 em debentures daquelas em pagamento.
3 Computando no cambio par a quota de [illegible] do anno de 1892 no valor de £ 1 200 000, que ainda não foi amortisada.
4 O capital subiando em 31 de dezembro de 1881 era de 5 000 000$000, em 31 de dezembro de 1890 era de 4 500 000$000 e em 30 de dezembro de 1891 era de 3 900 000$000.
5 A passagem em 1878 dessas £ 150 000 de Londres para S. Paulo produziu 1 065 [illegible]$487.
6 A remessa em 1908 dessas £ 91 500 de S. Paulo para Londres custou 8 [illegible]$290.
7 Essa importancia distribuida de 80 [illegible] corresponde aos 6.º e 7.º dividendos, ambos de 5$000 por acção, relativos a 1.º e 2.º semestres do anno de 1872. Os cinco dividendos anteriores foram pagos nas [illegible] datas:
em junho de 1870 o 1.º dividendo de $600 por acção correspondente aos dois semestres de 1869
em agosto de 1870 o 2.º $600 " " " ao 1.º semestre 1870
em fevereiro de 1871 o 3.º 1$200 " " " ao 2.º " 1870
em agosto de 1871 o 4.º 2$400 " " " ao 1.º " 1871
em fevereiro de 1872 o 5.º 1$800 " " " ao 2.º " 1871
Todos esses dividendos que [illegible] ao menos á razão de 1 por cento sobre o capital realisado, foram pagos com o producto da garantia concedida do Governo e dos juros vencidos nos banco onde eram depositados os dinheiros provenientes das chamadas de capital.
8 Para ter o total da renda bruta da [illegible], relativa ao trecho de Jundiahy a Campinas e Campinas a Rio Claro e parcial, reunir a essa importancia de 983 [illegible]$415 a somma de 2 774$175 de deficit verificado [illegible] do ramal de Mogy-Guassu.
No segundo semestre de 1877 foram [illegible] os interesses da linha de Jundiahy a Campinas com os da de Campinas a Rio Claro e ramal de Mogy-Guassu.
9 Até 1897 estão incluidas na despesa [illegible] juros e descontos e imposto de dividendo.
10 De accordo com o disposto no [illegible] VII do Decreto n. 4 067 de 24 de julho de 1901, está incluido o valor do stock de [illegible] existentes na alnoxarifado na importancia de £ 28 125.
11 Pelo Decreto n. 11 994 de 15 de [illegible] 1916, foi approvado o capital de £ 2 [illegible] 106 14 10 em 31 de dezembro de 1914, depois deduzido de approvação as despesas feitas no decenio de 1905, na importancia de [illegible] 749 6 10 que elevam o capital em 31 de dezembro de 1905 a £ 2 478 856 [illegible].
Este capital ainda não foi approvado.

Em 1872 foi inaugurado o trafego no primeiro trecho da linha de Jundiahy a Vallinhos e a receita geral da Companhia tem sido a seguinte, a começar daquella data:

ANNOS	RECEITA
1872	311:148$940
1873	650:463$069
1874	758:169$207
1875	889:414$782
1876	1.126:189$760
1877	1.541:836$645
1878	2.195:525$850
1879	2.297:935$790
1880	2.085:239$370
1881	2.514:466$920
1882	2.880:373$995
1883	2.739:948$200
1884	2.586:301$750
1885	2.812:352$950
1886	2.977:410$510
1887	2.922:222$683
1888	3.577:121$476
1889	4.487:396$469
1890	5.082:383$149
1891	6.499:157$909
1892	9.227:635$114
1893	10.230:964$064
1894	13.930:608$544
1895	17.383:811$641
1896	19.693:127$477
1897	22.223:833$853
1898	20.541:985$830
1899	21.224:577$150
1900	22.071:945$269
1901	27.293:917$132
1902	24.972:799$117
1903	20.101:754$102
1904	18.259:883$130
1905	18.421:280$525
1906	27.110:074$320
1907	24.861:763$568
1908	22.664:421$802
1909	27.111:851$729
1910	23.072:010$089
1911	27.135:300$222
1912	30.957:439$941
1913	34.045:510$848
1914	26.193:812$863
1915	30.502:984$262

Consta dos quadros seguintes a renda exclusiva das vias ferreas e fluviaes, total e kilometrica, desde a inauguração da Estrada em 1872.

ANNOS	Extensão kilometrica média em trafego — Bitola de 1m,60	Bitola de 0m,60	RECEITA — TOTAL	RECEITA — Kilometrica
		Secção Paulista		
1872	38	. .	311:101$740	8:166$888
1873	45	. .	648:360$351	14:408$008
1874	45	. .	748:441$087	16:632$024
1875	58	. .	885:431$432	15:266$059
1876	101	. .	1.120:363$976	10:772$730
1877	155	. .	1.465:561$433	9:455$235
1878	185	. .	1.915:581$380	10:354$494
1879	204	. .	2.018:700$150	9:895$589
1880	224	. .	1.827:706$860	8:159$405
1881	228	. .	2.190:842$950	9:609$004
1882	243	. .	2.523:613$350	10:385$240
1883	243	. .	2.557:794$150	10:525$902
1884	243	. .	2.585:623$870	10:640$427
1885	243	. .	2.804:390$110	11:540$733
1886	244	. .	2.971.614$260	12:178$747
1887	250	. .	2.912:461$460	11:649$845
1888	250	. .	3.546:332$750	14:185$331
1889	250	. .	4.233:308$210	16:933$233
1890	250	. .	4.901:834$943	19:607$339
1891	251	41	6.227:245$700	21:326$183
1892	262	41	6.987:201$590	23:043$569
1893	278	41	7.181:475$770	22:512$463
1894	279	41	9.508:352$815	29:713$602
1895	279	41	11.632:268$350	36:350$870
1896	279	41	13.132:281$453	41:038$379
1897	279	41	14.465:422$010	45:204$444
1898	279	41	13.407:406$310	41:898$145
1899	279	41	13.858:179$413	43:306$810
1900	279	41	14.484:307$790	45:263$462
1901	279	41	17.130:305$400	53:532$204
1902	279	41	15.155:286$540	47:360$270
1903	279	41	12.172:625$600	38:039$455
1904	279	41	10.913:163$510	34:109$886
1905	279	41	10.504:797$147	32:824$366
1906	279	41	15.100:430$568	47:188$845
1907	279	41	14.557:478$997	45:992$122
1908	279	41	14.084:384$064	44:013$700
1909	279	41	16.484:261$462	51:513$317
1910	279	41	13.633:956$161	42:606$113
1911	279	41	16.002:290$542	50:007$158
1912	279	41	17.978:644$722	56:183$265
1913	281	50	19.321:987$902	58:374$586
1914	281	50	15.270:452$451	46:134$297
1915	281	50	17.905:389$993	51:012$507

ANNOS	Extensão kilometrica média em trafego	RECEITA	
	Bitola de 1m,00	TOTAL	Kilometrica
	Secção Rio Claro		
1892	364	1.954:978$769	5:370$820
1893	412	2.791:158$190	6:774$665
1894	456	4.211:405$625	9:235$538
1895	471	5.358:929$580	11:377$833
1896	471	6.143:864$646	13:044$260
1897	471	7.295:013$070	15:488$350
1898	471	6.627:557$900	14:071$248
1899	487	6.938:672$410	14:247$787
1900	503	7.150:840$160	14:216$382
1901	503	9.784:048$840	19:451$389
1902	544	9.525:956$410	17:510$949
1903	659	7.877:761$270	11:954$114
1904	710	7.313:128$340	10:300$180
1905	735	7.898:738$470	10:746$582
1906	737	11.973:055$522	16:256$520
1907	737	9.983:465$466	13:410$402
1908	737	8.281:035$646	11:236$140
1909	794	10.012:532$656	12:610$117
1910	830	8.857:033$968	10:671$125
1911	830	10.824:882$960	13:042$028
1912	830	12.583:802$569	15:161$208
1913	830	14.467:021$696	17:430$147
1914	830	10.529:448$082	12:686$082
1915	830	12.293:593$819	14:811$559
	Via Fluvial		
1890	200	132:886$666	646$433
1891	200	199:107$760	995$538
1892	200	205:697$400	1:028$437
1893	200	172:424$240	862$121
1894	200	190:336$580	951$683
1895	200	228:898$000	1:144$490
1896	200	338:897$560	1:694$488
1897	200	314:703$590	1:573$518
1898	200	338:806$800	1:694$534
1899	200	368:518$580	1:842$593
1900	200	379:770$940	1:898$854
1901	200	331:288$700	1:656$443
1902	200	209:625$080	1:048$125
1903	66	8:545$260	131$889

Deixo de incluir a receita da Via Fluvial no periodo de 1885 a 1890 porque durante o mesmo tal receita não era rigorosamente discriminada, sendo feita em conjuncto com a receita das Vias Ferreas.

O quadro seguinte mostra a receita média, nos dois ultimos annos, por trem e por vehiculo kilometro.

UNIDADES	Secção Paulista		Secção Rio Claro		Em geral	
	1915	1914	1915	1914	1915	1914
Trem kilometro . .	9$675	8$678	4$758	3$873	6$810	5$761
Vehiculo kilometro de 4 rodas	$424	$395	$215	$170	$303	$256

Secção Paulista

Verbas da receita	1915		1914		Differenças em 1915	
	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto
Viajantes	1.039.975	2.129:832$460	1.110.403	2.408:796$320	— 70.428	— 278:963$860
Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 (tons.)	17.641	584:299$410	18.546	607:317$210	— 905	— 23:017$800
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros	8.521	30:137$530	8.637	26:973$080	— 116	+ 3:164$450
Mercadorias { Café (tons.)	593.178	9.407:039$100	420.428	6.602:035$410	+ 172.750	+ 2.805:003$690
Mercadorias { Diversas (tons.)	604.020	5.276:261$681	669.248	5.200:087$315	— 65.228	+ 76:174$366
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de cargas	68.955	135:200$900	41.144	71:621$340	+ 27.811	+ 63:579$560
Telegrammas	336.636	202:950$630	303.280	187:082$560	+ 32.356	+ 15:868$070
Commissão de 4% sobre a arrecadação de impostos de transito	—	16:280$812	—	7:588$926	—	+ 8:691$886
Trens especiaes	11	5:041$000	17	6:603$850	— 6	— 1:562$850
Aluguel de: { estações, armazens, casas, commodos para restaurantes, taxas sobre bandejas, carros, vagões e encerados	—	77:582$270	—	110:043$540	—	— 32:461$270
Armazenagem	—	11:948$400	—	14:125$600	—	— 2:177$200
Rendas diversas	—	16:915$800	—	15:040$600	—	+ 1:875$200
Aluguel de carros restaurantes	—	11:900$000	—	13:136$700	—	— 1:236$700
Total	—	17.905:389$993	—	15.270:452$451	—	+ 2.634:937$542

Secção Rio Claro

Verbas da receita	1915		1914		Differenças em 1915	
	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto
Viajantes	947.455	2.017:182$300	1.042.161	2.348:848$600	— 94.706	— 331:666$300
Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 (tons.)	8.496	438:970$510	8.669	442:786$040	— 173	— 3:815$530
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros	11.424	43:041$940	10.247	37:210$980	—	+ 5:830$960
Mercadorias { Café (tons.)	234.286	5.051:157$350	151.031	3.206:752$400	+ 83.255	+ 1.844:404$950
Mercadorias { Diversas (tons.)	420.796	4.266:174$830	454.437	4.173:016$340	— 33.641	+ 93:158$490
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de cargas	63.341	256:588$590	29.792	120:709$010	+ 33.549	+ 135:879$580
Telegrammas	207.989	106:809$690	183.339	98:407$380	+ 24.650	+ 8:402$310
Armazenagens	—	19:566$200	—	32:075$100	—	— 12:508$900
Commissão de 4% sobre a arrecadação do imposto de transito	—	21:679$969	—	10:902$772	—	+ 10:777$197
Trens especiaes	11	6:221$700	13	8:342$200	— 2	— 2:120$500
Aluguel de: { estações, armazens, casas, commodos para restaurantes, taxas sobre bandejas, terrenos, carros e vagões	—	40:278$440	—	22:432$260	—	+ 17:846$180
Rendas diversas	—	18:242$300	—	19:005$000	—	— 762$700
Aluguel de carros restaurantes	—	7:680$000	—	8:960$000	—	— 1:280$000
Total	—	12.293:593$819	—	10.529:448$082	—	+ 1.764:145$737

A receita em 1915 proveniente do trafego de passageiros e mercadorias pode ser assim discriminada:

Trafego proprio	da Secção Paulista	1.213:903$051
	» » Rio Claro.	1.956:768$010
Trafego extranho	» » Paulista	4.613:147$720
	» » Rio Claro.	6.929:195$600
Trafego em transito pela Secção Paulista com destino a e procedente	» » » »	4.897:611$640
	» Mogyana (Via Campinas) . .	3.913:623$130
	» » (Via Baldeação) . .	86:739$890
	» » (Via Guatapará) . .	987$420
	» » (Via Pontal) . . .	—
	» C. C. de Tracção, Força e Luz	58:214$340
	» Funilense	34:665$560
	» Itatibense	32:249$090
	» Araraquara.	1.318:665$770
	» Dourado	1.059:003$560
	» São Paulo Goyaz (Via Bebedouro)	207:656$060
	» São Paulo Goyaz (Via Passagem)	330$230
	» Secção Pitangueiras (Via Passagem)	102:379$620
	» Secção Pitangueiras (Via Bebedouro)	33$920
	» Melhoramentos de Monte Alto	109:824$390
	» Noroeste do Brasil	89:436$230
	» São Paulo e Minas (Via Campinas)	60:136$610
	» São Paulo e Minas (Via Baldeação)	18$680
Idem pela Secção Rio Claro com destino a e procedente	» Araraquara.	1.317:556$270
	» Dourado	953:512$810
	» São Paulo Goyaz (Via Bebedouro)	461:029$890
	» São Paulo Goyaz (Via Passagem)	586$610
	» Secção Pitangueiras (Via Passagem)	197:999$890
	» Secção Pitangueiras (Via Bebedouro)	71$750
	» Melhoramentos de Monte Alto	201:842$390
	» Noroeste do Brasil	165:008$340
	» Sorocabana (Via Agudos) . .	45$760
	» Mogyana (Via Guatapará) . .	29:513$170
	» » (Via Pontal) . . .	9:740$330
	» São Paulo e Minas (Via Guatapará)	81$110
	» São Paulo e Minas (Via Pontal)	3$480
	Total	30.021:582$321

Todo o trafego das linhas que não pertencem á Companhia Paulista, em transito por ella, apenas concorreu com 10.410:956$300 ou 34.13 % da receita total, no valor de 30.502:984$262.

Da importancia de 10.410:956$300 e da relação de 34,13 % acima referidas cabem á Companhia Mogyana 4.040:603$940 e 13,24 %.

As differentes verbas da receita, comparadas com o total, dão as seguintes relações por cento:

VERBAS	Secção Paulista		Secção Rio Claro		Em geral	
	1915	1914	1915	1914	1915	1914
Viajantes	11,9	15,8	16,4	22,3	13,7	18,5
Bagagens, encommendas	3,3	4,0	3,6	4,2	3,4	4,1
Animaes	0,9	0,6	2,4	1,5	1,5	1,0
Mercadorias { Café	52,5	43,2	41,1	30,5	47,9	38,0
Mercadorias { Diversas	29,5	34,1	34,7	39,6	31,6	36,3
Telegrammas	1,1	1,2	0,9	0,9	1,0	1,1
Outras verbas	0,8	1,1	0,9	1,0	0,9	1,0
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Consta do quadro seguinte a receita média e por unidade de percurso, dos passageiros, bagagens e encommendas, animaes e mercadorias, nos dois ultimos annos.

DESIGNAÇÃO	Secção Paulista				Secção Rio Claro				EM GERAL			
	RECEITA MÉDIA POR PASSAGEIRO, ANINAL E TONELADA											
	Embarcados		Referidos a 1 km.		Embarcados		Referidos a 1 km.		Embarcados		Referidos a 1 km.	
	1915	1914	1915	1914	1915	1914	1915	1914	1915	1914	1915	1914
Passageiros	2$048	2$169	$040	$040	2$129	2$254	$038	$041	2$111	2$351	$039	$040
Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	33$122	32$747	$388	$422	51$668	51$089	$506	$539	14$991	43$517	$431	$464
Animaes das tabellas 10 e 11	2$134	1$981	$022	$025	4$008	3$944	$018	$020	4$363	3$609	$019	$022
Mercadorias — Café	15$859	15$703	$174	$176	21$560	21$232	$144	$147	24$058	23$032	$162	$165
Mercadorias — Diversos	8$735	7$770	$099	$092	10$138	9$183	$071	$062	12$615	11$140	$084	$076

§ 1.º — Passageiros

A distribuição dos viajantes e da respectiva receita pelo trafego proprio, extranho e em transito é dada no seguinte quadro:

Natureza do trafego	1915				1914			
	1.ª Classe		2.ª Classe		1.ª Classe		2.ª Classe	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
Secção Paulista								
Proprio ou entre as estações	133 623 ½	341:437$360	496.974 ½	444:468$410	129.979	370:459$180	527.493	539:459$330
Extranho — Despachado	46.512 ½	386:784$610	85.253	344:259$720	45.751 ½	419:437$550	91.787 ½	407:114$290
Extranho — Recebido	43.458 ½		62.600		48 013 ½		82.373	
Em transito	72.802	356:976$520	98.751	255:905$840	69.220	362:721$160	115.785 ½	309:604$810
Total	296.396 ½	1.085:198$490	743.578 ½	1.044:633$970	292.964	1.152:617$890	817.439	1.256:178$430
Secção Rio Claro								
Proprio ou entre as estações	140.377	463:426$470	643.274 ½	859:888$670	170.467	563:310$050	694.680	1.039:112$200
Extranho — Despachado	24.151 ½	288:842$460	49.734	318:244$290	21.871	289:930$260	59.826	365:809$340
Extranho — Recebido	20.913 ½		50.280		20.674 ½		55.222 ½	
Em transito	5.376 ½	35:923$160	13.348	50:857$250	5.352	36:979$450	14.068	53:707$300
Total	190.818 ½	788:192$090	756.636 ½	1.228:990$210	218.364 ½	890:219$760	823.796 ½	1.458:628$840

No ultimo decennio o numero e a receita dos passageiros transportados foi:

ANNOS	1.ª Classe		2.ª Classe		EM GERAL	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
			Secção Paulista			
1906	127.720 ½	531:067$800	434.101 ½	683:298$540	561.825	1.214:366$340
1907	147.693	584:028$190	483.451	731:128$050	631.144	1.315:150$240
1908	150.885 ½	560:258$160	473.475	719:812$830	624.361	1.280:070$990
1909	151.772	602:330$290	493.983	728:778$420	645.755	1.331:108$710
1910	172.074 ½	726:760$080	529.857 ½	791:481$950	701.932	1.518:242$030
1911	231.658 ½	996:172$820	634.759 ½	980:555$830	866.418	1.976:728$650
1912	304.356 ½	1.303:213$690	785.359 ½	1.212:376$260	1.089.716	2.515:589$950
1913	337.440	1.407:310$510	924.944	1.467:926$460	1.262.384	2.875:236$970
1914	292.964	1.152:617$890	817.439	1.256:178$430	1.110.403	2.408:796$320
1915	296.396 ½	1.085:198$490	743.578 ½	1.044:633$970	1.039.975	2.129:832$460
			Secção Rio Claro			
1906	95.424	402:259$460	390.154	691:256$010	485.578	1.093:515$470
1907	115.322	458:794$470	437.406 ½	763:568$000	552.728 ½	1.222:362$470
1908	112.631	452:793$180	410.396 ½	694:470$490	523.027 ½	1.147:263$670
1909	110.992	458:397$910	436.193 ½	748:122$450	547.185 ½	1.206:520$360
1910	125.810	538:124$580	491.879 ½	840:086$010	617.689 ½	1.378:210$590
1911	167.157 ½	736:262$210	586.574	1.072:077$010	753.731 ½	1.808:339$220
1912	236.267 ½	1.022:204$660	864.222 ½	1.533:826$270	1.100.490	2.556:030$930
1913	268.554	1.130:143$630	1.033.923	1.850:407$590	1.302.477	2.980:551$220
1914	218.364 ½	890:219$760	823.796 ½	1.458:628$840	1.042.161	2.348:848$600
1915	190.818 ½	788:192$090	756.636 ½	1.228:990$210	947.455	2.017:182$300
			Todas as linhas			
1906	202.294	933:328$260	774.735	1.374:554$550	977.029	2.307:882$810
1907	242.469	1.042:822$660	875.358 ½	1.494:696$050	1.117.827 ½	2.537.518$710
1908	242.874	1.013:051$340	841.207 ½	1.414:283$320	1.084.081	2.427:334$660
1909	242.136	1.060:728$200	885.732	1.476:900$870	1.127.868	2.537:629$070
1910	272.992 ½	1.264:791$180	972.759 ½	1.631:661$440	1.245.752	2.896:452$620
1911	363.970 ½	1.732:435$030	1.158.562 ½	2.052:632$840	1.522.533	3.785:067$870
1912	492.950 ½	2.325:418$350	1.564.367 ½	2.746:202$530	2.057.318	5.071:620$880
1913	555.554 ½	2.537:454$140	1.857.211 ½	3.318:334$050	2.412.772	5.855:788$190
1914	473.381 ½	2.042:837$650	1.547.852 ½	2.714:807$270	2.021.234	4.757:644$920
1915	447.145	1.873:390$580	1.428.337	2.273.624$180	1.875.482	4.147:014$760

Immigrantes

Continúa a Companhia Paulista a fazer o transporte gratuito de immigrantes para o interior do Estado, tendo sido ella quem iniciou tal pratica, em 1882.

Durante o anno de 1915 o movimento de tal transporte foi o que consta do quadro a seguir:

Linhas	Numero de immigrantes transportados	Receita que não foi cobrada
Secção Paulista	1.380	7:952$380
Secção Rio Claro	4.634	38:763$450
Total . . .	6.014	46:715$830

Desde Novembro de 1882 até 31 de Dezembro de 1915 transportou a Companhia Paulista 675.501 immigrantes que se tivessem pago as respectivas passagens produziriam a importancia de 3.288:210$770.

§ 2.º — Animaes, bagagens e encommendas

A distribuição dos animaes, bagagens e encommendas pelo trafego proprio, extranho e em transito é a seguinte:

Animaes das tabellas 10 e 11

Natureza do trafego	1915				1914			
	Nos trens de passageiros		Nos trens de carga		Nos trens de passageiros		Nos trens de carga	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
Secção Paulista								
Proprio ou entre as estações	2.476	4:768$600	1.251	934$900	2.415	4:783$300	1.180	794$600
Extranho { Despachado .	2.021	16:198$770	13.324	25:607$770	1.852	13:009$900	12.071	20:592$140
Extranho { Recebido . .	1.602		6.889		1.633		4.042	
Em transito	2.422	9:170$160	47.491	108:658$230	2.737	9:179$880	23.851	50:234$600
Total . .	8.521	30:137$530	68.955	135:200$900	8.637	26:973$080	41.144	71:621$340
Secção Rio Claro								
Proprio ou entre as estações	5.769	16:468$800	7.936	12:852$500	6.025	17:782$500	8.615	21:692$900
Extranho { Despachado .	2.436	21:669$800	42.855	236:039$240	1.771	15:323$900	16.853	98:048$250
Extranho { Recebido . .	2.148		5.902		1.723		3.368	
Em transito . . .	1.071	4:903$340	6.648	7:696$850	728	4:104$580	956	967$860
Total . .	11.424	43:041$940	63.341	256:588$590	10.247	37:210$980	29.792	120:709$010

Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9

Natureza do trafego	SECÇÃO PAULISTA				SECÇÃO RIO CLARO			
	1915		1914		1915		1914	
	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita
Proprio ou entre as estações	4.067.069	81:666$900	4.049.906	86:532$900	3.804.405	133:912$600	4.485.208	155:027$300
Extranho { Despachado .	3.502.231	221:852$680	3.716.955	231:715$850	1.505.685	211:355$220	1.418.719	213:465$520
Extranho { Recebido . .	2.110.425		2.304.539		1.547.643		1.547.478	
Em transito	7.960.818	280:779$830	8.474.287	289:068$480	1.638.523	93:702$690	1.217.222	74:293$220
Total . .	17.640.543	584:299$410	18.545.687	607:317$210	8.496.256	438:970$510	8.668.627	442:786$040

§ 3.º — Mercadorias

A distribuição das mercadorias pelo trafego proprio, extranho e em transito, em cada linha, é a seguinte:

Natureza do trafego	1915				1914			
	CAFÉ		DIVERSOS		CAFÉ		DIVERSOS	
	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita
Secção Paulista								
Proprio ou entre as estações	4.677.514	38:438$300	62.701.460	203:220$491	1.172.710	7:309$800	65.949.058	208:716$175
Extranho — Despachado	74.591.488	2.036:635$500	39.149.994	1.485:091$780	53.266.536	1.467:376$530	34.376.561	1.523:938$280
Extranho — Recebido	491.983		99.842.908		554.355		163.832.227	
Em transito	513.416.892	7.331:965$300	402.325.179	3.587:949$410	365.434.892	5.127:349$080	405.090.386	3.467:432$860
Total	593.177.877	9.407:039$100	604.019.541	5.276:261$681	420.428.493	6.602:035$410	669.248.232	5.200:087$315
Secção Rio Claro								
Proprio ou entre as estações	6.821.030	36:508$100	100.493.748	346:742$900	4.903.147	33:597$800	121.021.839	416:652$700
Extranho — Despachado	142.720.445	3.240:999$360	100.189.148	2.561:395$310	107.537.826	2.401:235$480	95.837.096	2.604:333$710
Extranho — Recebido	859.245		102.277.178		457.339		118.942.338	
Em transito	83.884.952	1.773:649$890	117.836.326	1.358:036$620	38.133.076	771:919$120	118.636.084	1.152:029$930
Total	234.285.672	5.051:157$350	420.796.400	4.266:174$830	151.031.388	3.206:752$400	454.437 357	4.173:016$340

Constam do seguinte quadro as quantidades de animaes, bagagens, encommendas e mercadorias transportadas, e as respectivas receitas, no ultimo decennio.

ANNOS	Animaes das tabellas 10 e 11		Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9		Mercadorias	
	Numero	Receita	Toneladas	Receita	Toneladas	Receita
Secção Paulista						
1906	13.697	23:654$100	8 369	323:101$650	936.436	13.253:461$910
1907	14.716	31:519$870	8.221	326:951$270	913.675	12.591:305$080
1908	20.112	42:413$460	9.352	327:599$440	894.386	12.167:329$350
1909	34.120	72:332$590	10.489	353:329$220	1.051.274	14.452:027$530
1910	32.805	69:633$380	11.076	395:109$310	954.759	11.345:422$130
1911	58.202	131:604$220	13.297	502:754$810	1.074.367	13.057:085$310
1912	85.501	195:217$910	17.585	658:693$820	1.253.970	13.986:265$710
1913	72.882	160:551$540	20.477	759:829$340	1.351.033	15.101:111$434
1914	49.781	98:594$420	18.546	607:317$210	1.089.676	11.802:122$725
1915	77.476	165:338$430	17.641	584:299$410	1.197.198	14.683:300$781
Secção Rio Claro						
1906	18.469	34:594$280	4.046	217:986$830	346.939	10.493:274$720
1907	17.650	40:200$180	4.588	238:633$400	361.996	8.334:378$460
1908	20.502	54:515$750	4.511	230:259$640	361.584	6.711:785$510
1909	28.561	115:970$280	4.803	246:902$250	445.369	8.290:043$950
1910	31.158	121:525$430	5.268	287:511$530	461.019	6.906:812$470
1911	62.324	285:137$460	6.699	384:986$660	534.148	8.140:194$870
1912	86.469	418:411$490	9.348	533:146$580	624.527	8.812:468$040
1913	69.068	316:294$950	10.864	603:144$520	754.456	10.290:358$730
1914	40.039	157:919$990	8.669	442:786$040	605.468	7.379:768$740
1915	74.765	299:630$530	8.496	438:970$510	655.082	9.317:332$180
Todas as linhas						
1906	26.985	58:248$380	10.989	541:088$480	983.642	23.746:736$630
1907	31.490	71:720$050	11.256	565:584$670	975.783	20.925:683$540
1908	36.072	96:929$210	12.558	557:859$080	959.742	18.879:114$860
1909	47.534	188:302$870	13.845	600:231$470	1.121.266	22.742:071$480
1910	48.430	191:158$810	14.596	682:620$840	1.050.493	18.252:234$600
1911	77.733	416:741$680	17.578	887:741$470	1.196.722	21.197:280$180
1912	110.736	613:629$900	23.755	1.191:840$400	1.415.139	22.798:733$750
1913	97.228	476:846$490	27.623	1.362:973$860	1.541.263	25.391:470$164
1914	71.075	256:514$410	24.131	1.050:103$250	1.267.277	19.181:891$465
1915	106.559	464:968$960	22.744	1.023:269$920	1.357.387	24.000:632$961

No fim deste relatorio encontra-se um quadro com o «Movimento Geral de Estatistica do anno de 1915», discriminando por estação as quantidades e respectivas receitas dos diversos productos ou generos transportados, bem como os mesmos elementos citados correspondentes ao trafego em transito.

Consta dos seguintes quadros a procedencia do café transportado em 1915.

Secção Paulista

„ São Paulo a Goyaz	—	208	—
Noroeste do Brasil	—	137	—
S. Paulo e Minas (via Baldeação)	—	92	—
Secção Pitangueiras	—	1.800	—
Estrada Funilense	—	121	—
Somma	—	491.983	—

De outras linhas para outras linhas ou em transito

Cia. Paulista (secção Rio Claro)	—	142.293.111	2.776:994$430
„ Mogyana	—	270.505.456	2.700:946$130
„ C. de Tracção, Luz e Força	—	4.992.594	49:825$950
„ Itatibense	—	4.762.585	11:764$110
„ Araraquara	—	36.126.489	749:373$210
„ Dourado	—	35.435.814	768:686$540
Estrada Funilense	—	1.890.393	18:875$230
„ S. Paulo e Minas	—	5.172.445	51:631$060
„ S. Paulo a Goyaz	—	3.855.092	64:791$490
„ Noroeste	—	2.098.544	27:731$350
Secção Pitangueiras	—	2.031.578	36:018$840
Cia. Melhoramentos de Monte Alto	—	4.252.791	75:326$960
Somma	—	513.416.892	7.331:965$300
Total Geral	491.983	593.177.877	9.407:039$100

Consta dos seguintes quadros a procedencia do café transportado em 1915

Secção Paulista

Estações	Recebidos kilos	Despachados kilos	Receita
Jundiahy	65.055	31 296	121$080
Louveira	63	813 076	2 029$750
Rocinha	426	2 186 506	11 275$770
Valinhos	459	3 971 121	26 551$310
Campinas	388.930	9 290 655	97 000$750
Campinas	60	307.165	2 599$900
Boa Vista	278	1 388 985	11 785$000
Rebouças	526	389 642	5 184$200
Nova Odessa	11 207	407 650	4 062$570
Villa Americana	209	551 481	10 350$760
Tatu	7 193	6 103 806	117 203$030
Limeira	7 962	2 433 263	55 188$820
Cordeiro	60	737 932	18 110$320
Rio Claro	1.449	1 890 757	49 174$320
Araras	33	438 800	10 583$270
Loreto	—	2 727 930	76 266$660
Elias Rocha		1 803 124	58 515$550
São Bento	345	3 453 016	105 267$720
Leme	—	1 410.507	11.780$500
Souza Queiroz	1 533	7 291 785	109 071$100
Pessanha	182	3.248 619	115 085$180
Porto Ferreira	676	3 921 289	141 642$860
Descalvado	181	90 724	3 135$570
Eneas	62	1 478 836	46.067$000
Bagnasco	—	4 936 999	178 835$950
Santa Silveira	2 464	3 216 846	119 087$610
Palmeiras	122	4.108 416	134 301$310
Santa Veridiana			
Baldeação	112	2 281 713	58 060$120
Santa Gertrudes	411	1.502 812	10 076$750
Rio Claro	26	971 819	35 330$340
Tonelandeira	354	4 067 955	151 683$570
Santa Eita	100	774 705	29 770$610
Santa Olivia		1 448 791	56 459$900
Mogiana		333 280	12 703$610
São Miguel	73	1 409 370	53 188$610
Paiçandu		1 741 131	66 616$080
Anhumas			
Somma	491 983	70 262 002	2 075 073$800

De outras linhas para as estações ou extranho recebido

S. P. Railway Bragantina		35	
Cia. Paulista Secção Rio Claro	—	215 396	
Sorocabana Railway via Jundiahy	—	2 806	—
" " via Baeta		1 181	—
Cia. Hidroelectrica		208 109	—
" Cia. de Tracção, Luz e Força		587	
" Mogyana via Campinas		12 320	
" " (via Baldeação		4 977	
" Araraquara		11.085	—
" Dourado	—	30.913	—
" São Paulo a Goyaz		768	—
Noroeste do Brasil		137	
S. Paulo e Minas via Baldeação		92	
Secção Pitangueiras	—	1.809	
Estrada Funilense		121	—
Somma		491 983	—

De outras linhas para outras linhas ou em transito

Cia. Paulista Secção Rio Claro		112 293 111	2 776 291$430
" Mogyana		270 505 456	2 781 216$130
" Cia. de Tracção Luz e Força		1 302 504	40 825$060
" Hidroelectrica		4 762 585	11 761$110
" Araraquara	—	36 126 189	747 373$210
" Dourado		35 135 814	768 686$510
Estrada Funilense		1 890 393	18.875$230
" S. Paulo e Minas	—	5 172 445	51 631$060
" S. Paulo a Goyaz		3.855 092	61 791$470
" Noroeste	—	2 098 644	27 731$950
Secção Pitangueiras		2 031 578	36 118$840
Cia. Melhoramentos de Monte Alto	—	4 252 791	75 326$960
Somma		513 416.892	7 331 965$900
Total Geral	491 983	583 177 877	9 407 039$100

Secção Rio Claro

Guatapará	60	3.600.132	89:427$700
Guarany	—	2.911.533	76:193$710
Martinho Prado	60	5.249.998	145:655$290
Barrinha	—	1.641.188	48:232$760
Macuco	—	157.704	4:796$160
Passagem	302	—	19$070
Cascalho	424	856.602	27:475$610
Pontal	2.805	3.528.820	115:487$840
Somma	859.245	142.720.445	3.277:507$460

De outras linhas para as estações ou extranho recebido

Cia. Paulista (Secção Paulista)	—	4.069	—
„ Sorocabana (via Jundiahy)	—	443	—
„ „ (via Itaicy)	—	385	—
„ Itatibense	—	240	—
„ C. de Tracção, Luz e Força	—	60	—

Secção Rio Claro

Estações	Recebidos kilos	Despachados kilos	Receita
Rio Claro	6 348	—	226$520
Morro Grande		1 636.003	5 143$160
Ferraz	187	—	74$310
Corumbataby	325	932.649	5 154$420
Annapolis	—	2.269.258	17.818$350
Oliveiras	42 731	627 657	5 750$420
Visconde do Rio Claro	—	407 713	3 229$330
Conde do Pinhal	125	1 041.682	12 048$980
São Carlos	351 083	2 512.791	36 301$820
Ibaté	1 330	2.443 864	39.316$200
Fortaleza	50.710	1 240 037	24 156$[illegible]
Ouro	98	1.534 871	28 498$820
Araraquara	2 063	5.074 773	101 477$480
Americo Brazileense	117 357	2 246 309	48 889$650
Santa Lucia	93	2 325.431	50 614$190
Rincão	953	1 071.800	25 724$380
Motuca	239	326.723	9 595$950
Hammond	—	2.392 231	65 101$760
Guerlia	1 685	2 951 780	82 402$460
Corrego Rico	—	2 154.657	62 336$800
Jaboticabal	3 990	4.572 530	138 282$650
Graminha	—	1 819.957	57 622$550
Ibitirama	4.378	2 378 722	76 161$090
Tayuva	835	2 973 353	98 012$680
Andes	16 604	1.889 744	63 949$670
Beledouro	10 223	1.917 411	69 274$290
Mandembo	414	262.396	9 427$190
Colliua	1 806	152 066	8 144$650
Palmar	125	27 983	3 558$[illegible]
Barretos	42 112	49 455	4 486$8[illegible]
Ityrapuna	77	1 833.050	14 887$[illegible]
Campo Alegre	788	1.652.954	16 347$130
Brotas	650	920 419	12 359$490
Espraiado	—	1 652.411	24 389$110
Torrinha	386	3 697 571	65 230$310
Ventania	—	1 673 727	33 804$570
Dois Corregos	273	4 633 101	98 490$500
Mineiros	224	1 150 982	25 501$100
Banharão	—	1 765 794	41 484$630
John	387	20 693 824	515 209$310
Babylonia		983 831	16 581$[illegible]
Floresta	—	1.158 655	18 897$270
Canchim	136	405 253	7 697$170
Capão Preto	110	970.861	16 907$510
Agua Vermelha	60	2 111.086	40 685$240
Araraby	—	406 293	10 788$910
Alfredo Elis	—	960.628	19 162$950
Santa Eudoxia	292	1 297 198	28 106$620
Angico	—	165 959	2 368$7[illegible]
Monjolinho	22 035	1 813 313	27 416$940
Jacaré	63	1.208.525	19 929$530
Santo Ignacio	80	312 495	5 378$350
Ribeirão Bonito	6 325	2 465 913	46 876$590
Saldanha Marinho	—	966.611	21 656$580
Cajuru Fino	102	1 114.939	20 411$530
Falcão Filho	60	1.725 201	38 893$190
Campos Salles	235	3 717 757	73 883$860
Ignatemy	—	1 488 767	30.271$170
Ayrosa Galvão	—	936.246	20 698$640
Pederneiras	160 925	3 031 100	85 843$[illegible]
São Paulo dos Agudos	40	96.556	2 789$980
Taperão	—	4.585.165	118 102$780
Itaquá	—	990.522	25 919$040
Batalha	—	154 320	4.308$560
Piratininga	100	1 817.109	50 824$850
Guayanaz	—	39	$160
Banrú	6.377	730.899	18.789$[illegible]
Guatapará	60	3 600 132	89 427$700
Guarany	—	2 911 523	76 193$710
Marcolio Prado	60	5 249.998	145 656$200
Barrinha	—	1.641 188	48 232$760
Macuco	—	157 701	4 796$160
Passagem	302	—	19$070
Cascalho	424	856 602	27 475$610
Pontal	2.805	3 528.820	116 487$810
Somma	859 245	112 720.415	3 277 507$400

De outras linhas para as estações ou extranho recebido

Cia Paulista Secção Paulista	—	4.069	—
„ Sorocabana (via Jundiahy)	—	443	—
„ „ (via Itaicy)	—	385	—
„ Ituibense	—	240	—
„ F. de Tracção, Luz e Força	—	60	—
„ Mogyana (via Campinas)	—	388	—
„ „ (via Baldeação)	—	384	—
„ S Paulo a Minas (via Baldeação)	—	60	—
„ Araraquara	—	408.847	—
„ Dourado	—	156 142	—
„ São Paulo a Goyaz	—	92 634	—
Secção Pitangueiras	—	4.108	—
Cia Melhoramentos de Monte Alto	—	20 227	—
„ Noroeste do Brasil	—	161 568	—
„ Sorocabana (via Agudos)	—	240	—
„ Mogyana (via Guatapará)	—	9.382	—
„ „ (via Pontal)	—	58	—
Somma	—	859.245	

De outras linhas para outras linhas ou em transito

Cia Araraquara	—	36.143.488	716.580$400
„ Dourado	—	35 470 750	674 442$890
„ São Paulo a Goyaz	—	3 860 224	134 103$190
„ Melhoramentos de Monte Alto	—	4 253.583	134.414$990
„ Noroeste do Brasil	—	2 101 358	49 780$510
„ Mogyana (via Guatapará)	—	16 111	236$920
„ „ (via Pontal)	—	1.378	19$790
Secção Pitangueiras	—	2 037.000	64 047$260
Somma	—	83 881.352	1 773 649$890
Total Geral	859 245	227 484 642	5 051 157$350

3.º — Despesa

A despesa geral da Companhia foi de:

em 1915	14.142:030$383
em 1914	13.950:936$163
Differença para mais em 1915 . .	191:094$140

Comparação da despesa nos dois ultimos annos

Linhas	1915	1914	Differenças em 1915	
			para mais	para menos
Secção Paulista	6.918:817$510	6.478:468$535	440:348$975	—
Secção Rio Claro	6.214:346$418	6.513:587$058	—	299:240$640
Todas as linhas	13.133:163$928	12.992:055$593	141:108$335	—
Escriptorio Central	1.008:866$375	958:880$570	49:985$805	
Total Geral. . .	14.142:030$303	13.950:936$163	191:094$140	—

A despesa geral da Companhia, anno por anno, desde 1872, consta do quadro seguinte:

Annos	Despesas
1872	186:262$224
1873	259:823$154
1874	283:510$724
1875	365:360$766
1876	484:649$218
1877	567:156$781
1878	687:074$060
1879	747:796$839
1880	771:861$267
1881	877:816$909
1882	918:392$621
1883	1.119:230$851
1884	1.267:930$192
1885	1.155:201$514
1886	1.266:121$925
1887	1.256:820$448
1888	1.361:457$781
1889	1.746:114$388
1890	1.597:997$615
1891	2.510:912$371
1892	4.920:252$529
1893	6.180:472$486
1894	5.601:166$385
1895	6.822:049$974
1896	9.193:917$367
1897	9.894:766$943
1898	10.070:984$850
1899	9.310:469$827
1900	9.132:355$850
1901	9.897:085$933
1902	11.303:315$242
1903	9.571:201$900
1904	9.241:364$907
1905	8.698:431$263
1906	8.659:739$026
1907	10.327:340$869
1908	10.416:979$838
1909	12.471:484$164
1910	10.504:324$134
1911	11.911:376$338
1912	14.364:717$748
1913	17.823:429$464
1914	13.950:936$163
1915	14.142:030$303

Até 1897 estão incluidas nas despesas as verbas de juros e descontos e de impostos de dividendos.

As despesas de custeio em 1915 são assim distribuidas em pessoal, material e contas pelos diversos departamentos da Administração:

Verbas da despesa	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Secção Paulista				
Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado	298:563$860	13:244$850	—	311:808$710
Trafego	1.430:911$745	106:010$451	75:312$830	1.612:235$026
Telegrapho	262:414$200	31:095$069	5:011$600	298:520$869
Locomoção	1.497:056$640	2.007:889$120	28:745$120	3.533:690$880
Linha e Edificios	642:811$340	295:885$993	10:149$900	948:847$233
Aluguel de carros, vagões e encerados	—	—	80:830$600	80:830$600
Contadoria Central e Commissão de Tarifas	—	—	66:049$510	66:049$510
Taxas de exgotto e de consumo d'agua	—	—	16:761$950	16:761$950
Diversas outras despesas	—	—	50:072$732	50:072$732
Total	4.131:757$785	2.454:125$483	332:931$242	6.918:817$510
Secção Rio Claro				
Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado	298:262$260	10:929$110	—	309:191$370
Trafego	1.374:987$385	89:762$320	45:596$762	1.510:346$467
Telegrapho	247:227$300	25:707$340	—	272:934$640
Locomoção	1.301:904$200	1.479:430$310	33:382$350	2.814:716$860
Linha e Edificios	950:268$010	215:451$501	40:709$400	1.206:428$911
Aluguel de carros, vagões e encerados	—	—	14:418$680	14:418$680
Contadoria Central e Commissão de Tarifas	—	—	36:590$200	36:590$200
Taxas de exgotto e de consumo d'agua	—	—	6:607$200	6:607$200
Diversas outras despesas	—	—	43:112$090	43:112$090
Total	4.172:649$155	1.821:280$581	220:416$682	6:214:346$418

Verbas de despesa	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Todas as linhas				
Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado	596:826$120	24:173$960	—	621:000$080
Trafego	2.805:899$130	195:772$771	120:909$592	3.122:581$493
Telegrapho	509:641$500	56:802$409	5:011$600	571:455$509
Locomoção	2.798:960$840	3.487:319$430	62:127$470	6.348:407$740
Linha e Edificios	1.593:079$350	511:337$494	50:859$300	2.155:276$144
Aluguel de carros, vagões e encerados	—	—	95:249$280	95:249$280
Contadoria Central e Commissão de Tarifas	—	—	102:639$710	102:639$710
Taxas de exgotto e de consumo d'agua	—	—	23:369$150	23:369$150
Diversas outras despesas	—	—	93:184$822	93:184$822
Total	8.304:406$940	4.275:406$064	553:350$924	13.133:163$928

ANNOS	Secção Paulista		Secção Rio Claro		Todas as linhas	
	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material
1911	3.172:136$220	2.237:033$414	3.415:985$870	1.995:835$691	6.588:122$090	4.232:869$105
1912	3.788:631$470	2.674:413$314	4.043:552$125	2.631:602$696	7.832:183$595	5.306:016$010
1913	4.239:966$010	3.410:474$104	4.732:092$980	3.230:735$250	8.972:058$990	6.641:209$354
1914	3.919:620$420	2.230:387$123	4.236:026$385	2.036:630$584	8.155:646$805	4.267:017$707
1915	4.131:757$785	2.454:125$483	4.172:649$155	1.821:280$581	8.304:406$940	4.275:406$064

Os seguintes quadros mostram a receita e despesa, o saldo ou deficit do custeio e o coefficiente do trafego ou a relação por cento da despesa para a receita, nas diversas linhas da Companhia Paulista, desde o anno de 1872, quando foi entregue ao trafego o seu primeiro trecho de linha.

Annos	Receita	Despesa	Saldo	Deficit	Coefficiente do trafego
		Secção Paulista			
1872	311:101$740	182:152$194	128:949$540	—	59
1873	648:360$351	248:903$619	399:450$732	—	38
1874	748:441$087	274:841$219	473:599$868	—	36
1875	885:431$432	357:490$141	527:941$291	—	40
1876	1.120:363$974	474:299$977	646:063$997	—	42
1877	1.465:561$433	543:806$325	921:755$108	—	37
1878	1.915:581$380	667:300$460	1.248:280$920	—	35
1879	2.018:700$150	715:719$411	1.302:980$739	—	35
1880	1.827:706$860	697:327$639	1.130:370$221	—	38
1881	2.190:852$950	839:408$371	1.351:444$579	—	38
1882	2.523:613$355	892:453$480	1.631:159$875	—	35
1883	2.557:794$150	1.061:730$660	1.496:063$490	—	42
1884	2.585:623$870	1.058:942$610	1.526:681$260	—	41
1885	2.804:399$110	1.105:021$370	1.699:377$740	—	39
1886	2.971:615$360	1.211:639$070	1.759:975$190	—	41
1887	2.912:461$460	1.205:377$230	1.707:084$230	—	41
1888	3.546:332$750	1.291:035$930	2.255:296$820	—	36
1889	4.233:308$210	1.552:791$531	2.710:516$679	—	36
1890	4.901:834$943	1.312:593$400	3.859:241$540	—	27
1891	6.227:245$700	2.153:950$545	4.073:295$155	—	35
1892	6.987:214$590	3.462:766$235	3.524:445$355	—	49
1893	7.181:475$770	3.877:399$269	3.304:076$501	—	54
1894	9.508:352$815	3.564:072$602	5.944:280$213	—	37
1895	11.632:689$350	4.141:977$084	7.490:712$266	—	36
1896	13.132:281$453	5.554:535$891	7.577:745$562	—	42
1897	14.465:422$010	5.911:364$501	8.554:057$509	—	40
1898	13.407:406$310	6.380:774$986	7.026:631$324	—	47
1899	13.858:179$413	5.787:191$920	8.070:987$493	—	42
1900	14.484:307$790	5.488:979$395	8.995:328$395	—	38
1901	17.130:305$400	5.404:587$089	11.725:718$311	—	31
1902	15.155:286$540	6.607:240$399	8.548:046$141	—	44
1903	12.172:625$600	5.174:561$242	6.998:064$358	—	43
1904	10.915:163$510	4.997:179$766	5.917:983$744	—	46
1905	10.504:797$147	4.615:697$775	5.889:099$372	—	44
1906	15.100:430$568	4.593:845$518	10.506:585$050	—	30
1907	14.557:478$997	5.604:418$584	8.953:060$413	—	38
1908	14.084:384$064	5.384:086$140	8.700:297$924	—	38
1909	16.484:261$462	6.616:060$634	9.868:200$828	—	40
1910	13.633:956$161	5.357:384$084	8.276:572$077	—	39
1911	16.002:290$542	5.706:540$061	10.295:750$481	—	36
1912	17.978:644$722	6.746:067$212	11.232:577$510	—	38
1913	19.321:987$902	8.119:957$028	11.202:030$874	—	42
1914	15.270:452$451	6.478:468$535	8.791:983$916	—	42
1915	17.905:389$993	6.918:817$510	10.986:572$483	—	39

Annos	Receita	Despesa	Saldo	Deficit	Coefficiente do trafego
		Secção Rio Claro			
1892	1.954:978$769	938:675$788	1.016:302$981	—	48
1893	2.791:158$190	1.576:562$829	1.214:595$361	—	56
1894	4.211:405$625	1.574:363$349	2.637:042$276	—	37
1895	5.358:959$580	2.170:176$887	3.188:782$703	—	40
1896	6.143:846$646	2.957:947$670	3.185:898$776	—	48
1897	7.295:013$070	3.300:148$538	3.994:864$532	—	45
1898	6.627:557$900	3.233:000$004	3.394:557$896	—	49
1899	6.938:672$410	3.047:374$851	3.891:297$559	—	44
1900	7.150:840$160	3.123:028$428	4.027:811$732	—	44
1901	9.784:048$840	4.023:011$590	5.761:037$250	—	41
1902	9.525:956$410	4.289:465$577	5.236:490$833	—	45
1903	7.877:761$270	4.153:408$958	3.724:352$312	—	53
1904	7.313:128$340	4.083:891$612	3.229:236$728	—	56
1905	7.898:738$470	3.914:750$698	3.983:987$772	—	50
1906	11.973:055$522	3.817:744$837	8.155:310$685	—	32
1907	9.983:465$466	4.187:582$826	5.795:882$640	—	42
1908	8.281:035$646	4.584:389$913	3.696:645$733	—	55
1909	10.012:532$656	5.070:897$962	4.941:634$694	—	51
1910	8.857:033$968	4.767:804$684	4.089:229$284	—	54
1911	10.824:882$960	5.634:838$122	5.190:044$838	—	48
1912	12.583:802$569	6.916:466$885	5.667:335$684	—	55
1913	14.467:021$696	8.288:399$050	6.178:622$646	—	57
1914	10.529:448$082	6.513:587$058	4.015:861$024	—	62
1915	12.293:593$819	6.214:346$418	6.079:247$401	—	51
		Via fluvial			
1890	132:886$662	180:723$228	—	47:836$562	136
1891	199:107$760	224:127$574	—	25:019$814	113
1892	205:697$400	304:381$408	—	98:684$008	148
1893	172:424$240	334:138$585	—	161:714$345	174
1894	190:336$580	271:053$945	—	80:717$065	142
1895	228:898$000	247:880$003	—	18:983$303	108
1896	338:897$560	272:961$392	65:936$168	—	80
1897	314:703$590	277:043$035	37:660$555	—	88
1898	338:806$800	310:294$590	28:512$360	—	92
1899	368:518$580	318:025$570	50:493$010	—	86
1900	379:770$940	322:491$879	57:279$061	—	85
1901	331:288$700	274:860$424	56:428$276	—	83
1902	209:625$080	222:912$593	—	13:287$513	106
1903	8:545$260	36:077$891	—	27:532$631	422

O seguinte quadro mostra a discriminação da despesa geral, em 1915 e 1914, por differentes verbas.

UNIDADES	Secção Paulista		Secção Rio Claro		Todas as linhas	
	1915	1914	1915	1914	1915	1914
Trem kilometro	4$011	3$954	2$600	2$573	3$189	3$115
Vehiculo kilometro . . .	$176	$180	$117	$113	$142	$139
Tonelada de peso util . .	$054	$055	$054	$058	$054	$057

Só foram considerados os serviços retribuidos.

A despesa do Escriptorio Central, em São Paulo, foi partilhada em partes eguaes pelas Secções Paulista e Rio Claro.

Deixamos de incluir a despesa média por passageiros e por tonelada kilometro de mercadorias, por quanto não dispomos de dados para precisal-a de modo acceitavel.

A determinação do peso util a que se referem os coefficientes supra indicados consta do quadro de utilisação dos trens e vehiculos no transporte retribuido de viajantes e mercadorias.

As despesas totaes, em 1915, da Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado se distribuem do seguinte modo pelas tres Repartições.

Repartições	Secção Paulista		Secção Rio Claro		Todas as linhas	
	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material
Inspectoria Geral.	39:370$000	132$720	39:370$000	132$720	78:740$000	265$440
Contadoria	187:710$790	8:736$925	187:637$666	8:718$185	375:348$456	17:455$110
Almoxarifado	71:483$070	4:375$205	71:254$600	2:078$205	142:737$670	6:453$410
Total. . . .	298:563$860	13:244$850	298:262$260	10:929$110	596:826$120	24:173$960

A concentração de todo o serviço da escripta na Contadoria, de preferencia a deixal-o nas estações, continúa a dar o melhor resultado, contribuindo de modo sensivel para a diminuição do numero de erros.

Transcrevo o que a respeito consta do relatorio do Inspector da Contadoria Central das Estradas de Ferro no anno de 1915:

"Numero de despachos e enganos verificados

No annexo n.º 5 contem a discriminação da quantidade de despachos e dos erros commettidos referentes aos expedidos; bem assim a porcentagem que coube á cada estrada, verificando-se egualmente que o numero de despachos foi de 2.430.919 contra 2.175.414 do anno de 1914.

Os enganos commettidos pelas diversas estradas foram em numero de 1.101 ou mais 523 que no anno de 1914.

Dou em seguida o respectivo quadro:

Companhias	Numero total de despachos	Erros em despachos expedidos	
		Numero	Porcentagem
S. Paulo Railway	1.147.223	351	0,030
» » » Secção Bragantina.	45.085	36	0,079
» » » Ramal de Piracaia.	13.346	3	0,022
Paulista de Estradas de Ferro, Secção Rio Claro e Secção Noroeste . .	497.159	127	0,025
Campineira de Tracção, Luz e Força.	4.316	1	0,023
Itatibense.	17.700	18	0,101
Mogyana de E. de Ferro e Ramaes.	467.223	69	0,014
Araraquara e P.to a R. Preto . .	75.593	12	0,015
S. Paulo-Goyaz e Secção Pitangueiras	25.798	10	0,038
Dourado	39.028	68	0,174
Sorocabana Railway	80.586	42	0,052
Estrada de Ferro Funilense . . .	9.044	1	0,010
São Paulo e Minas.	4.117	2	0,048
Melhoramentos de Monte Alto . .	4.701	6	0,127
Total	2.430.919	746	— "

Durante o anno de 1915 foram impressos na Contadoria, para fornecimento ás estações 1.484.070 bilhetes de passageiros, sendo:

Para as estações da Secção	Paulista	702.510
» » » »	Rio Claro.	781.560

Pessoal

Não houve alteração no quadro do pessoal. O Contador é digno de louvor pelo zelo com que dirige todo o serviço a seu cargo.

Durante o anno de 1915 a média do pessoal encarregado dos serviços da Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado foi de 173 empregados assim discriminados:

Inspectoria Geral

Inspector Geral	1	
Secretario	1	
Continuo	1	3

Contadoria

Contador	1	
Ajudante do Contador	1	
Auxiliar	1	
Caixa	1	
Ajudante do Caixa	1	
Auxiliar » »	1	
Pagador	1	
Ajudante do Pagador	1	
Auxiliares » »	2	
Chefes de Secção	5	
Escripturarios e Praticantes	86	
Agente em Jundiahy S. P. R.	1	
Encarregados da escripta de carros, vagões e encerados	6	
Apontadores de carros, vagões e encerados	5	
Typographos	4	
Continuos	6	123

Almoxarifado

Almoxarife	1	
Chefe de Deposito	1	
Escripturarios	17	
Praticantes	7	
Feitor	1	
Conferente	1	
Armazenistas	5	
Trabalhadores	14	47
		173

III

Trafego

O Dr. Gabriel Penteado, illustre collega, que tão brilhantemente superintende este importante departamento da Administração, apresentou-me o detalhado relatorio, que a seguir transcrevo em sua integra.

Illm. Snr.

Dr. Francisco de Monlevade

M. D. Inspector Geral.

Tenho a honra de passar ás mãos de V. S. o relatorio dos serviços do Trafego, em 1915.

Subscrevo-me,

Com estima e consideração

De V. S. Att. Vdr.

G. Penteado,

Chefe do Trafego.

Trafego

A reducção do trafego de importação, que se fez sentir nos primeiros mezes do anno de 1914 e mais se aggravou desde o inicio da guerra européa; as difficuldades oppostas á navegação, cuja consequencia esperada era de paralysação dos embarques de café em Santos, e as anormalidades economicas internas faziam prevêr que o trafego durante o anno de 1915 seria bastante limitado. Ao contrario dessa espectativa, e devido á exportação, principalmente do café, que teve intensa procura e sufficientes transportes maritimos, o movimento geral de mercadorias, que foram transportadas nas linhas da Companhia Paulista, attingio a 1.357.545 toneladas, que representam, comparado com o anno de 1914, um augmento de 7,1 % assim discriminado:

Trafego proprio	Trafego interstacional das linhas de $1^m,60$ e $0^m,60$	+	0,4%
	Trafego interstacional das linhas de $1^m,00$	—	14,8%
Trafego extranho	Trafego entre as linhas de $1^m,60$ e $0^m,60$ e as de $1^m,00$ e extranhas.	—	15,0%
	Trafego entre as linhas de $1^m,00$ e as de $1^m,60$, $0^m,60$ e extranhas	+	7,2%
Em transito	Trafego das estradas extranhas para as estradas extranhas e transitando pelas linhas de $1^m,60$	+	18,8%
	Trafego das estradas extranhas para as estradas extranhas e transitando pelas linhas de $1^m,00$	+	22,3%

Desse movimento geral de mercadorias, 759.281 toneladas, foram de exportação, isto é, entregues á São Paulo Railway, em Jundiahy. Não contando a exportação de 1913, que foi de 812.464 toneladas, a do anno passado é a maior, que tem sido transportada nas linhas da Companhia Paulista,

sendo a seguinte a discriminação da sua touelagem pelas linhas de procedencia e especificação por café e diversas outras mercadorias:

	Diversos	Café
Linha de $1^m,60$ e $0^m,60$ da Paulista	17.260	74.527
Linhas de $1^m,00$ da Paulista. . .	63.508	142.285
Estradas convergentes ás linhas de $1^m,60$	31.514	287.317
Estradas convergentes ás linhas de $1^m,00$	59.073	83.797

A Estrada de Ferro Noroéste do Brasil, cuja exportação se iniciou com os primeiros productos das suas lavouras, contribuio no anuo passado com 5.837 toneladas das mercadorias entregues á São Paulo Railway. É a Noroéste uma nova tributaria, em cuja zona, a mais fertil, talvez, do Estado de São Paulo, já existem, além de intensa cultura de cereaes, além de 11.000.000 de cafeeiros, augmentados dia a dia com outras plantações. O deseuvolvimento das suas lavouras fará com que, em breve, seja classificada entre as estradas, cujo trafego mais contribuirá para o da Companhia Paulista. No anuo correute a safra de café da Noroéste é calculada em 160.000 saccas, ou, tres vezes mais do que em 1915, esperando-se tambem abundante a colheita de cereaes.

Depois do café, os cereaes são a principal mercadoria de exportação da Compauhia Paulista. Para bem poder-se avaliar o desenvolvimento da sua cultura nas zonas desta Companhia, damos abaixo o numero de saccas, que passaram pelas estações baldeadoras de Rio Claro e Campinas no ultimo quiuquennio:

	Rio Claro	Campinas
1911	255,683	388.671
1912	557.767	497.808
1913	680.206	174.993
1914	1.189.667	210.242
1915	945.275	333.930

Convém lembrar que, em 1915, o tempo correu desfavoravel á cultura de cereaes, razão pela qual não houve a colheita, que era esperada.

Comparados 1915 com 1914, houve em 1915 um augmento de exportação, que é assim discriminado pelas linhas de procedencia:

Linhas de 1m,60 e 0m,60 da Paulista . .	+ 36,4 %
Linhas de 1m,00 da Paulista	+ 22,1 %
Estradas convergentes ás linhas de 1m,60 .	+ 32,1 %
Estradas convergentes ás linhas de 1m,00 .	+ 41,2 %

No anno passado, a importação foi sómente de 307.191 toneladas, a menor que tem tido a Paulista desde 1910. Comparada com a importação de 1914, houve uma diminuição de 60.525 toneladas, ou 19,7 %, assim discriminados pelas linhas de procedencia:

Linhas de 1m,60 e 0m,60 da Paulista . .	— 42,3 %
Linhas de 1m,00 da Paulista	— 8,8 %
Estradas convergentes ás linhas de 1m,60 .	— 3,3 %
Estradas convergentes ás linhas de 1m,00 .	+ 13,2 %

O movimento de passageiros tambem soffreu diminuição em 1915, tendo sido o seu numero total de 1.874.889, ou menos 7,3 % do que em 1914. Essa differença é assim discriminada por classes:

Passageiros de 1.ª classe	— 5,5 %
Passageiros de 2.ª classe	— 7,7 %

Em Agosto de 1914, foram supprimidos dois trens de passageiros e quatro outros foram substituidos por mixtos. Os dois trens supprimidos, que corriam entre Jundiahy e Baldeação foram restabelecidos a 1.º de Janeiro de 1915, entre Cordeiro e aquella estação da Companhia Mogyana, dando as mesmas communicações anteriores.

O numero total de trens, que correram em 1915, foi de 26.403, ou mais 1.165 do que em 1914, assim especificados:

Trens de passageiros	+ 7
Trens de mercadorias e gado	+ 1093
Trens de serviço.	+ 65

Damos a seguir detalhada exposição dos diversos serviços do Trafego.

I

Transportes retribuidos por trens de passageiros

Excluidos os passageiros possuidores de cadernetas-kilometricas, viajaram nas linhas da Companhia Paulista, em 1915,

446.552 passageiros de 1.ª classe
1.428.337 » » 2.ª »

ou o total de 1.874.889, que representa

92,7 % do total de 1914
75,7 % „ „ „ 1913
91,3 % „ „ „ 1912

Os numeros de viajantes e dos outros transportes por trens de passageiros, em 1915, são discriminados no quadro seguinte por especie de trafego e pelas duas secções de linhas:

Discriminação	Passageiros com bilhetes				Bagagens e encommendas	Animaes	
	Singelos		Ida e volta				
	1.ª classe	2.ª classe	1.ª classe	2.ª classe		Tab. 10	Tab. 11
Secção Paulista							
Tralego proprio . . .	36.323,5	272.717,5	96.942	224.257	4.067 ton.	1.778	698
Trafego extranho Despachado	18.707,5	49.047	27.805	36.206	3 502 „	887	1.134
Trafego extranho Recebido .	18.168,5	49.325	25.290	13.275	2.110 „	638	964
Em transito	43.096	79.756	29.706	18.795	7.961 „	1.167	1.255
Total . . .	116.295,5	450.845,5	179.743	292.533	17.640 „	4.470	4.051
Cadernetas-kilometricas . .	358						
Secção Rio Claro							
Trafego proprio	51.228	350.298,5	88.914	292.976	3.804 „	4.325	1.444
Trafego extranho Despachado	11.128,5	34.109	13.023	15.625	1.506 „	1.477	959
Trafego extranho Recebido .	12.288,5	43.871	8.625	6.409	1.548 „	1.213	935
Em transito	3.353,5	11.035	2 023	2.313	1.639 „	645	426
Total . . .	77.998,5	439.313,5	112.585	317.323	8.497 „	7.660	3.764
Cadernetas-kilometricas . .	235						

Os transportes por trens de passageiros em todas as linhas da Companhia Paulista, em 1915, 1914, 1913 e 1912, são discriminados abaixo:

Annos	Passageiros com bilhetes				Bagagens e encommendas	Animaes	
	Singelos		Ida e volta				
	1.ª classe	2.ª classe	1.ª classe	2.ª classe		Tab. 10	Tab. 11
1915	174.566	837.512	271.986	590.825	22.744 ton.	11.267	6.638
1914	348.665,5	1.428.902,5	124.142	118.950	24 131 „	10.514	6.684
1913	429.403,5	1.772.292,5	125.396	84.925	27.623 „	11.932	7.866
1912	378.904,5	1.492 919,5	113.334	71.548	23.755 „	13.323	8.415

Dois passageiros com meios bilhetes são contados por um.

Não estão incluidos no quadro acima os passageiros, que viajaram com cadernetas-kilometricas, cuja emissão naquelles annos foi a seguinte:

Anno	Cadernetas	Kilometros
1915	593	3.159.000
1914	574	3.165.000
1913	755	3.471.000
1912	770	3.435.000

Os percursos médios destes transportes, não incluindo os viajantes com cadernetas-kilometricas, foram os seguintes:

Especificação	Passageiros		Um kilo de encommendas	Um animal
	1.ª classe	2.ª classe		
Secção Paulista				
1915	65,0 kil.	43,4 kil.	85,2	98,2
1914	64,7 „	47,8 „	77,6	80,7
1913	68,8 „	46,9 „	71,4	103,6
1912	62,8 „	47,0 „	69,5	113,7
Secção Rio Claro				
1915	71,5 „	50,6 „	102,1	217,5
1914	63,8 „	51,5 „	94,8	196,4
1913	65,0 „	53,7 „	91,8	247,1
1912	68,8 „	54,5 „	92,7	262,6

II

Movimento geral de Mercadorias e Gado

O peso total das mercadorias despachadas e recebidas nas estações da Companhia Paulista e das que sómente transitaram pelas suas linhas attingiu, em 1915, a 1.357.545 toneladas, das quaes, 22,7% foram de importação e 53,9% de exportação. O café contribuiu com 44,3%.

Em 1915, foram transportadas 88.654 cabeças de gado, sendo 30.665 despachadas pela tabella 10 e 57.989 pela tabella 11.

Damos abaixo o movimento geral de mercadorias e gado em todas as linhas da Companhia Paulista, em 1914, 1913 e 1912:

Especificação		1914	1913	1912
Movimento geral de mercadorias		1.267.464 tons.	1.541.602	1.415.436
Differenças em 1915	Mais	90.081	—	—
	Menos	—	189.057	57.891
Contribuição da	Importação	29,0%	30 8%	33,1%
	Exportação	45,7%	52,6%	46,5%
	Café	3 6,6%	34,6%	33,9%
Transportes de gado	Tabella 10	18.243	25.554	29.191
	Tabella 11	35.634	51.876	59.807
	Total	53.877	77.430	88.998
Differenças em 1915	Mais	34.777	11.224	—
	Menos	—	—	344

Para os transportes de gado, cujo desenvolvimento vem se accentuando, e no anno corrente attingirá o maximo até agora obtido nas linhas da Companhia Paulista, são concedidos actualmente até tres trens diarios e continuos, com a lotação minima de cem cabeças, com o que são satisfeitas todas as requisições de despachos apresentados nas estações.

Os quadros seguintes discriminam os transportes por trens de mercadorias, em 1915, pela Secção Paulista e Secção Rio Claro:

Secção Paulista

Especificação		Diversos	Café	GADO Tab. 10	GADO Tab. 11
Trafego proprio		62.727 tons.	4.678	1.176	75
Trafego extranho	Despachado	39.166	74.591	1.378	11.946
	Recebido	99.856	492	6.663	226
Em transito:					
Da	C. Mogyana e S. P. e Minas	28.404	275.677	56	8.116
	Zona da Secção Rio Claro	126.779	226.091	2.224	36.931
	E. de Ferro Itatibense	1.046	4.762	—	—
	Comp. Tracção, Luz e Força	50	4.993	—	—
	Estrada de Ferro Funilense	2.196	1.890	—	—
Para a	C. Mogyana e S. P. e Minas	129.164	—	50	—
	Zona da Secção Rio Claro	109.443	3	2	5
	E. de Ferro Itatibense	3.043	1	107	—
	Comp. Tracção, Luz e Força	1.351	—	—	—
	Estrada de Ferro Funilense	904	—	—	—
Total		604.129	593.178	11.656	57.299

Secção Rio Claro

Especificação		Diversos	Café	GADO Tab. 10	GADO Tab. 11
Trafego proprio		100.531 tons.	6.821	7.268	668
Trafego extranho	Despachado	100.198	142.720	5.506	37.349
	Recebido	102.296	859	5.868	34
Em transito:					
Da	S. Paulo N. Railroad Cy.	36.855	36.141	1.645	—
	E. de Ferro do Dourado	7.266	35.471	1.507	1
	E. de Ferro S. Paulo a Goyaz	28.348	5.898	3.163	—
	Comp. M. de Monte Alto	487	4.254	—	—
	E. de Ferro Nor. do Brazil	3.808	2.099	53	—
	Companhia Mogyana (Guatapará e Pontal)	1.545	15	256	15
Para a	S. Paulo N. Railroad Cy.	18.144	3	—	—
	E. de Ferro do Dourado	10.654	1	—	—
	E. de Ferro S. Paulo a Goyaz	5.993	3	—	—
	Comp. M. de Monte Alto	1.676	—	—	—
	E. de Ferro Nor. do Brazil	3.064	—	—	—
	Companhia Mogyana (Guatapará e Pontal)	3	—	—	—
	Total	420.868	234.285	25.274	38.067

Os percursos médios de uma tonelada de mercadorias em 1915, 1914, 1913 e 1912 foram os seguintes:

Especificação	TONELADA DE Diversos	TONELADA DE Café
Secção Paulista		
1915	88 3	91,3
1914	84,4	89,4
1913	85,7	93,2
1912	81,2	89,7
Secção Rio Claro		
1915	143,5	149,9
1914	147,3	144,5
1913	154,3	153,5
1912	156,5	155,6

O appenso numero 1 mostra o movimento geral de mercadorias na Paulista, desde 1906.

III

Importação

A importação marcou o seu maximo na Companhia Paulista em 1913, com 475.785 toneladas de mercadorias recebidas da São Paulo Railway. Desde Dezembro desse anno, ella começou a decrescer, e, em 1915, attingio sómente a

307.192 toneladas

de mercadorias, ou

83,5 %	da	importação	de	1914
64,6 %	»	»	»	1913
65,6 %	»	»	»	1912

O appenso numero 2 mostra a importação recebida pela Paulista desde 1906, com discriminação pelas estradas de destino e das differenças referidas áquelle anno.

A São Paulo Railway carregou a importação de 1915 em 69.387 vagões de onze toneladas de lotação, o que dá para carregamento médio 4.430 kilos, ou a utilisação de

40 %

da lotação média. Esses carregamentos, nos tres ultimos annos anteriores a 1915, foram os seguintes:

4 670	K.	em	1914
4.620	»	»	1913
4.800	»	»	1912

Recebidos os vagões da São Paulo Railway carregados com mercadorias para diversos destinos, e feitas algumas das descargas intermediarias, são elles rebocados nos trens com mais prejudicial deficiencia da utilisação da sua lotação. Tal inconveniente póde ser sanado, ou nas estações de origem, augmentando o peso de mercadorias carregadas em cada vagão, o que corresponde a augmentar o numero de toneladas-kilometro por elle transportadas, ou nas estações intermediarias, baldeando-se as cargas de uns para outros vagões e supprimindo os percursos daquelles. Os trabalhos nas estações de origem são feitos pela São Paulo Railway,

que, manifestando sempre a melhor boa vontade em attender ás nossas reclamações, demonstrou ser impossivel melhorar esse serviço. Adoptamos, então, as baldeações em Campinas e Cordeiro, dando preferencia á snppressão dos percnrsos dos vagões da Companhia Panlista. Assim procedemos, porque, em casos como este, são pagas as taxas de utilisação do material extranho até a ultima estação de destino, mesmo que o seu percurso seja interrompido: «A taxa kilometrica sobre os vagões será cobrada até o ponto extremo a qne fôr destinado o vagão da mesma bitola». (Contracto de trafego mutuo com a São Paulo Railway).

Casos ha, porém, em que os vagões da São Panlo Railway são descarregados em Campinas, ou em Cordeiro, e a ella devolvidos sem que cheguem ao ponto extremo, a que são destinados, pagando a Paulista a taxa do percurso, que não foi feito: mesmo assim, a baldeação é vantajosa, porque reduz as despesas de tracção de trens.

IV

Exportação

A exportação do anno passado, que, com excepção de 1913, foi a maior que tem tido a Companhia Paulista, attingio a

759.281 toneladas, on

131,3 %	da	exportação	de	1914
93,4 %	»	»	»	1913
115,4 %	»	»	»	1912

O appenso numero 3 mostra a exportação entregue á São Panlo Railway desde 1906, fazendo a discriminação pelas estradas de procedencia.

As 759.281 toneladas de mercadorias entregues pela Paulista á São Paulo Railway foram carregadas em 102.607 vagões, o que dá para carregamento médio 7.400 kilos, ou a utilisação de

67 %

da lotação de cada vagão. Esses carregamentos, nos tres ultimos annos anteriores a 1915, foram os segnintes:

7.270	K.	em	1914
7.920	»	»	1913
6.900	»	»	1912

Nós procuramos carregar os vagões para o trafego extranho e proprio, de modo que esses vehiculos sejam utilisados com a maior efficiencia, empregando os meios, que não produzam demora prejudicial nos transportes. Dá-se, porém, que o movimento de gaiolas para gado vem crescendo, favorecido pela reducção de tarifas, ultimamente concedida por esta Estrada, e pelo desenvolvimento da pecuaria no Estado, e essas gaiolas, cujas lotações são fixadas pelo peso, que possam transportar, e superior a sua capacidade, vêm influir da média geral de utilisação dos vagões, tornando apparente um máo aproveitamento. Pensamos que, a exemplo do que fazem as Estradas de outros paizes, a lotação das gaiolas deve ser indicada sómente pela sua capacidade, o que tambem favorecerá a permuta de material com a São Paulo Railway.

O diagramma n.º 1 mostra o movimento de vagões de importação e de exportação, desde 1906.

V

Café

A restricção nos despachos de cafés destinados a Santos e São Paulo, medida adoptada ha alguns annos, com o fim de equilibrar naquellas praças a offerta e a procura, e executada dentro de menores limites em 1914, fez affluir para o primeiro semestre de 1915 os transportes, que, deviam ser feitos naquelle anno. Esta causa, alliada á maior producção da safra de 1915-1916, elevou a entrega de cafés á São Paulo Railway, no anno passado, a

9.792.753 saccas, ou 587.836 toneladas,

Comparado com os annos anteriores, até 1912, o transporte de café em 1915 foi de

Mais	2.981.477	saccas,	ou	169.244	tons.	do que	em	1914
»	1.202.514	»	»	64.451	»	»	»	1913
»	2.020.618	»	»	117.994	»	»	»	1912

A safra de 1914-1915, que transitou pelas linhas da Companhia Paulista, foi 84,3 % do total entrado em Santos, attingindo a

7.762.669 sacccas, ou 465.761 toneladas,

que são discriminadas abaixo pelas estradas de procedencia:

CAFÉ ENTREGUE Á SÃO PAULO RAILWAY

Procedencias	SAFRAS - TONELADAS			
	1914-15	1913-14	1912-13	1911-12
Secção Paulista . . .	62.841	64.259	66.107	71.841
Secção Rio Claro . . .	115.860	136.346	117.883	141.280
Total, linhas da Paulista	178.701	200.605	183.990	213.121
Cia. T. Luz e Força. .	4.448	4.463	3.651	4.526
E. de F. Funilense . .	989	1.591	652	1.072
E. de F. Itatibense . .	4.003	3.177	2.572	3.491
São Paulo N. R. Company	17.886	30.504	21.254	31.789
E. de F. do Dourado .	20.215	36.316	23.263	28.345
E. de F. São Paulo a Goyaz	2.753	6.507	3.998	3.375
Cia. M. de Monte Alto .	1.833	—	—	—
E. de F. Noroeste . .	38	—	—	—
Total da zona da Paulista	230.866	283.163	239.380	285.719
Companhia Mogyana .	230.086	257.382	226.747	228.580
São Paulo e Minas . .	4.809	—	—	—
Total Geral. . .	465.761	540.545	466.127	514.299

O diagramma numero 2 mostra o café entregue á São Paulo Railway, desde 1906.

Segundo uma publicação recente da Secretaria da Agricultura, Commercio e Obras Publicas do Estado, ha nos municipios servidos pela Paulista e suas estradas convergentes

538.453.935 cafeeiros

em plena producção, assim distribuidos:

Companhia Paulista	229.688.500
,, Mogyana	234.657.135
Outras estradas . .	74.108.300
Total . .	538.453.935

ou 73,2 % do total do Estado.

Desses cafeeiros, estão em decadencia 74.600.000, assim discriminados:

Companhia Paulista	52.800.000
,, Mogyana	19.400.000
Outras estradas . .	2.400.000
Total . .	74.600.000

As novas plantações, pela mesma publicação, se elevam a 47.100.000, assim discriminadas:

Companhia Paulista	22.900.000
,, Mogyana	14.400.000
Outras estradas . .	9.800.000
Total . .	47.100.000

Em Dezembro do anno passado, procuramos conhecer a importancia da zona cafeeira da Companhia Paulista, obtendo as seguintes informações:

Cafeeiros em plena producção

Secção Paulista. .	99.818.800
,, Rio Claro	144 993.700
Total . .	244.812.500

Comparados com 1913, foram abandonados na Secção Paulista proximamente 4.000.000 de cafeeiros e na Secção Rio Claro, as Municipalidades collectaram mais 24.000.000 de cafeeiros novos.

Das estradas tributarias, só temos os dados abaixo, fornecidos pelos seus superintendentes:

	Cafeeiros produzindo	Cafeeiros novos
São Paulo Northern R. Company	24.098.600	27.800.500
Estrada de F. Noroeste do Brazil	10.961.000,	
que não foram discriminados.		

Pela mesma publicação, a que nos referimos acima, a producção média dos municipios servidos pelas linhas da Paulista, nas ultimas seis safras, foram as seguintes:

Superior a 70 arrobas por mil pés: Agudos (82,5), Barretos (72,2), Bebedouro (79,8), Jahú (79,8), Leme (70,5), Palmeiras (77,1) e Pederneiras (70,3);

Entre 50 e 70 arrobas por mil pés: Araras (63,1), Araraquara (53,4), Baurú (59,4), Brotas (55,8), Dois Corregos (69,6), Jaboticabal (62,9), Limeira (52,7), Pirassununga (50,1), Porto Ferreira (62,9), Ribeirão Bonito (61,1), Santa Rita (51,1) e São Carlos (54,6).

Os outros muuicipios tiveram producção média inferior a 50 arrobas por mil pés.

A producção média geral do Estado foi de 57 arrobas.

VI

Movimento geral de vagões

O movimento geral de vagões em 1915, comparado com os annos anteriores, até 1912, foi, na Secção Paulista, maior do que em 1914, e inferior aos dois outros annos, e na Secção Rio Claro foi superior aos de 1914 e 1912 e inferior ao de 1913.

Os quadros seguintes mostram o movimento geral de vagões em 1915, 1914, 1913 e 1912:

Secção Paulista

Discriminação		1915	1914	1913	1912
Vagões recebidos da S. Paulo Railway	Carregados	69.387	78.690	103.025	95.847
	Vazios	42.159	25.649	24.783	21.461
	Total	111.546	104.339	127.808	117.308
Vagões entregues á S. Paulo Railway	Carregados	102.594	79.525	102.386	95.292
	Vazios	9.232	25.149	26.373	22.109
	Total	111.826	104.674	128.759	117.401
Movimento de vagões nas estações	Carregados	131.885	112.220	133.267	120.627
	Descarregados	114.540	121.245	148.669	132.539
	Total	246.425	233.465	281.936	253.166
Vagões na baldeação de Campinas	Carregados	40.274	28.731	32.354	34.129
	Descarregados	29.859	25.962	33.665	29.797
	Total	70.133	54.693	66.019	63.926
Vagões na baldeação de Rio Claro	Carregados	55.097	46 568	58.599	48.174
	Descarregados	27.349	24.930	33.342	31.418
	Total	82.446	71.498	91.941	79.592

Secção Rio Claro

Discriminação		1915	1914	1913	1912
Movimento de vagões nas estações	Carregados	78.924	70.328	86.548	75.904
	Descarregados	84.966	81.289	98.625	81.604
	Total	163.890	151.617	185.173	157.508
Vagões na baldeação de Rio Claro	Carregados	29.114	24.429	33.783	29.753
	Descarregados	45.836	38.471	48.050	40.429
	Total	74.980	62.900	81.833	70.182

Os percursos dos vehiculos são dados no quadro abaixo:

TRENS	Kilometros percorridos pelos vehiculos					PERCURSO TOTAL	
	de passageiros	de breakes e correio	de animaes	DE MERCADORIAS carregados	DE MERCADORIAS vazios	de vehiculos	de eixo
Secção Paulista							
Passageiros	8.907.832	2.876.990	190.970	—	—	11.975.792	23.951.584
Mercadorias	770.650	25.958	132.261	23.578.107	5.757.800	30.264.776	60.529.552
Serviço	46.778	460	—	842.373	756.482	1.646.093	3.292.186
Total em 1915	9.725.260	2.903.408	323.231	24.420.480	6.514.282	43.886.661	87.773.322
» » 1914	9.304.410	3.330.240	283.199	20.734.494	5.927.712	39.580.055	79.160.110
» » 1913	9.995.407	3.540.810	1.114.059	24.237.866	7.529.366	46.417.508	92.835.016
» » 1912	8.878.296	2.962.545	1.199.268	20.960.389	6.089.547	40.090.045	78.603.964
Secção Rio Claro							
Passageiros	8.224.306	2.364.010	295.494	—	—	10.883.810	21.767.620
Mercadorias	2.027.044	442.716	2.725.732	28.402.254	12.795.140	46.392.886	92.785.772
Serviço	232.600	5.420	—	1.024.130	852.840	2.114.900	4.229.980
Total em 1915	10.483.950	2.812.146	3.021.226	29.426.384	13.647.980	59.391.686	118.783.372
» » 1914	11.107.006	2.791.362	1.715.394	33.227.158	15.328.806	64.169.726	128.339.452
» » 1913	11.338.690	2.864.046	5.099.390	40.079.466	18.193.710	78.575.302	155.150.604
» » 1912	8.351.640	2.450.011	5.656.859	37.582.087	14.812.514	68.853.111	137.706.222

VII

Trens

Na Secção Paulista, correram, em 1915, 26.403 trens ou

Mais 1.165 do que em 1914
Menos 3.620 » » » 1913
Mais 1.980 » » » 1912

Na Secção Rio Claro, correram 27.149 trens, ou

Menos 1.211 do que em 1914
» 3.756 » » » 1913
Mais 2.654 » » » 1912

O quadro abaixo discrimina os percursos dos trens pelas duas secções de linha, em 1915:

Especificação	Secção Paulista	Secção Rio Claro
Passageiros	821.756	717.814
Mercadorias	1.028.794	1.865.919
Serviço	194.324	179.166
Total . . .	2.044.874	2.762.899
Total em 1914 . . .	1.844.852	2.957.175
» » 1913 . . .	2.142.501	3.422.090
» » 1912 . . .	1.789.252	2.880.814

Os trens de gado estão incluidos nos de mercadorias.

A discriminação dos trens por especie e por ambas as secções de linha é feita no quadro seguinte:

Especificação	Passageiros	Mercadorias	Serviço	TOTAL
SECÇÃO PAULISTA:				
1915	7.539	16.629	2.235	26.403
1914	7.532	15.536	2.170	25.238
1913	7.368	18.911	3.744	30.023
1912	6.958	15.368	2.174	24.500
SECÇÃO RIO CLARO:				
1915	6.528	17.381	3.240	27.149
1914	7.629	18.631	2.100	28.360
1913	7.754	20.406	2.745	30.905
1912	6.900	17.411	2.665	24.495

Os trens de gado estão incluidos nos de mercadorias.

VIII

Serviço de Baldeação

Paulista e Mogyana

A baldeação de mercadorias, em Campinas, entre as Companhias Paulista e Mogyana, especificada por café, cereaes e numero de vagões, que entraram nos armazens, e o numero de empregados, que executaram os serviços são discriminados no quadro abaixo:

Discriminação		1915	1914	1913	1912
Café baldeado (saccas)		4.841.253	3.369.439	3.918.514	3.836.964
Cereaes baldeados (saccas)		333.930	210.242	174.993	497.808
Vagões C. M.	Carregados	19.452	22.563	35.521	31.156
	Descarregados	41.779	32.791	39 952	40.937
Vagões C. P. e S. P. R.	Carregados	40.274	28.731	32.354	34.129
	Descarregados	24.859	25.962	33.665	29.797
Média diaria de	Conferentes	28,1	30,3	40,3	36,4
	Trabalhadores	153,9	152,3	205,7	187,4

Especificada pelo peso de mercadorias, e entrando com os transportes por trens de passageiros, a baldeação entre a Paulista e a Mogyana foi a seguinte:

Discriminação	1915	1914	1913	1912
Passageiros { 1.ª classe	29.431	28.725,5	35.011	38.512,5
Passageiros { 2.ª classe	40.425,5	47.739	59.292,5	54.714,5
Bagagens e encommendas	4.048 ton.	4.688 ton.	5.563 ton.	5.221 ton.
Animaes das tabellas 10 e 11	10.098	11.181	11.362	9.399
Vehiculos	84	139	215	101
Café	270.520 ton.	206.764 ton.	228.333 ton.	231.092 ton.
Outras mercadorias de exportação	29.444 „	20.667 „	21.108 „	36.508 „
Mercadorias de importação	133.152 „	137.233 „	191.513 „	163.965 „
Custo da baldeação de uma tonelada de mercadorias	$690	$820	$970	$930

As baldeações nos outros pontos de contacto das duas linhas foram as seguintes, em 1915:

Discriminação	Baldeação	Guatapará	Pontal
Passageiros { 1.ª classe	9.788,5	2.197	—
Passageiros { 2.ª classe	6.275	13.023,5	44
Bagagens e encommendas	310 ton.	352 ton.	107 ton.
Animaes das tabellas 10 e 11	706	5.090	1.216
Vehiculos	10	4	—
Café	9 ton.	36 ton.	1 ton.
Outras mercadorias exportadas	1.977 „	2.801 „	941 „
Mercadorias importadas	2.797 „	7.011 „	16.412 „

Linhas de 1m,60 e 1m,00 da Companhia Paulista

O quadro abaixo discrimina a baldeação de Rio Claro por café, cereaes e vagões de importação e de exportação, dando tambem o numero de empregados, que executaram os serviços:

Discriminação		1915	1914	1913	1912
Café baldeado (saccas)		3.489.705	2.471.153	3.439.900	2.742.089
Cereaes baldeados (saccas)		945.275	1.189.667	680.206	557.767
Vagões de 1m,00	Carregados	29.144	24.429	33.783	29.753
	Descarregados	45.836	38.471	48.050	40.429
Vagões C. P. e S. P. R.	Carregados	55.097	46.568	58.599	48.174
	Descarregados	27.349	24.930	33.342	31.418
Média diaria de	Conferentes	27,6	27,5	40,2	40,8
	Trabalhadores	123,8	140,3	215,0	166,3

Comparamos abaixo as baldeações em 1915 e 1914 das outras principaes mercadorias, representadas em numero de vagões:

Discriminação	1914	1915	Differença em 1915	
			Mais	Menos
Carne refrigerada	2.507	3.000	—	403
Gado	4.030	1 716	2.314	—
Madeira	6.215	6.788	—	573

Especificada pelo peso de mercadorias, e entrando com os transportes por trens de passageiros, a baldeação de Rio Claro entre as linhas de 1m,60 e 1m,00 da Companhia Paulista foi a seguinte:

Discriminação	1915	1914	1913	1912
Passageiros 1.ª classe	45.925	45.915,5	50.429,5	47.712
Passageiros 2.ª classe	88.654	101.397	101.573	85.245
Bagagens e encommendas	3.989 ton.	3.764 ton.	3.717 ton.	3.177 ton.
Animaes das tabellas 10 e 11	51.961	22.108	44.412	61.234
Vehiculos	68	70	99	78
Café	262.133	165.379	211.187	166.026
Outras mercadorias de exportação	148.325	172.262	183.588	138.382
Mercadorias de importação	143.316	138.147	169.138	159.051
Custo da baldeação de uma tonelada de mercadorias	$510	$650	$790	$950

A menor importação contribuio para a reducção do preço da baldeação de uma tonelada de mercadorias.

Além das baldeações, de que tratamos, são feitas outras de menor intensidade, que são especificadas no quadro seguinte relativo aos serviços de 1915:

DISCRIMINAÇÃO	Linhas de 1m,60 e 0m,60		ENTRE A PAULISTA E								
						São Paulo e Minas				Sorocabana Railway	
	Porto Ferreira	Descalvado	Itatibense	Funilense	Tracção, Luz e Força	Campinas	Baldeação	Guatapará	Pontal	Campinas	S. Paulo Agudos
Passageiros 1.ª classe	8482	424	3599,5	123	65,5	11	—	—	—	34,5	8
Passageiros 2.ª classe	40266,5	2072	12445	34,5	22	65	4	—	—	7	67
Bagagem e encommendas	639	29	843	125	84	21	1	299	67	21	11
Animaes das Tabellas 10 e 11	511	87	330	120	51	2	—	—	—	92	—
Vehiculos	4	—	4	1	2	1	1	1	—	—	—
Café	7265	3475	4972	1892	4993	5172	—	55	—	5	1
Outras mercadorias exportadas	3323	1034	8845	3729	465	99	4	1367	298	2452	8
Mercadorias importadas	2180	690	3971	956	1600	976	22	6800	9471	298	26

IX

Telegrapho

Officinas

Em 1915 foram construidas as seguintes linhas telegraphicas:

Linha nova entre Rio Claro e Ityrapina	40.600
Linha de EX entre Rio Claro e Ityrapina	40.600
Ligação da nova estação de Ityrapina á rêde telegraphica antiga . .	1.700
Linha entre Baurú, Paulista e Noroeste	1.500
Total . . .	84.400 metros,

elevando a extensão total das linhas telegraphicas da Companhia Paulista a 5.651 kilometros, assim distribuidas:

Secção Paulista	2.490 kilom.
» Rio Claro	3.251 »

Os materiaes empregados nas novas linhas foram os seguintes:

Trilhos para postes	627
Braços de ferro	722
Isoladores esticadores	256
» simples	1.233
Cabeças de f. f.	15
Rolos de fio	214
Apparelhos	16

Foram construidos, em 1915, 29.533 metros de linhas telephonicas na Secção Paulista e 4.800 na Secção Rio Claro, elevando a sua extensão total a 313.100 metros, assim distribuidas:

Secção Paulista	298.300 m.
» Rio Claro	14.800 »

As officinas do telegrapho, executaram mais os seguintes serviços de conservação de linhas telegraphicas e telephonicas:

Secção Paulista

Defeitos corrigidos		456
Isoladores substituidos	Simples	1.900
	Duplos	10
	Esticadores	700
Arame empregado na amarração das linhas e escoras		8.250 ms.
Apparelhos reformados		57
Zincos fundidos		10.687
Pilhas fundidas		6.338
Caixa de baterias substituidas		1.184

Secção Rio Claro

Defeitos corrigidos		162
Isoladores substituidos	Simples	567
	Esticadores	145
Apparelhos reformados		32
Caixas de baterias substituidas		1.437
Zincos fundidos		8.700
Linhas modificadas		10.600 ms.
» reformadas		1 000 »

Além desses serviços e de outros para a conservação de rêde telegraphica e telephonica, as officinas do telegrapho executaram todos os serviços de installação de força e luz em São Carlos, Ityrapina e Hippodromo, que se tornaram necessarios com o prolongamento da bitola larga até São Carlos.

Estações

Os telegrammas expedidos e recebidos pelas estações são discriminados no quadro abaixo:

Especificação		1915	1914	1913	1912
SECÇÃO PAULISTA:					
Particulares e do Governo	Expedidos	78.652	77.539	82.323	89.066
	Recebidos	90.294	82.969	84.410	82.794
Serviço	Expedidos	265.469	235.153	351.116	399.908
	Recebidos	311.452	275.564	394.997	451.358
Movimento de trens: EX		570.990	545.324	581.6[illegible]8	483.123
SECÇÃO RIO CLARO:					
Particulares e do Governo	Expedidos	113.304	102.961	107.928	99.455
	Recebidos	103.665	100.035	107.785	104.083
Serviço	Expedidos	408.634	395.112	484.387	464.763
	Recebidos	479.154	452.469	542 903	396.151
Movimento de trens: EX		579.974	714.903	593.725	568.580

X

Pessoal

Em 1915, a média mensal de empregados foi de 1.898 e é discriminada no quadro abaixo por secções de serviço e de linha:

Especificação	1915	1914	1913	1912
SECÇÃO PAULISTA:				
Escriptorios	27,0	25,2	27,5	24,6
Officinas do telegrapho	20,4	23,0	23,5	13,1
Estações	138,2	143,0	140,0	127,0
Telegrapho	125,2	126,0	134,6	129,5
Trens	69,0	68,7	84,0	63,7
Armazens e esplanadas	366.1	378,5	381,7	331,4
Baldeações — Campinas	218,8	238,8	321,0	324,5
Baldeações — Rio Claro	225,7	242,2	336,0	283,4
SECÇÃO RIO CLARO:				
Escriptorios	29,6	29,9	25,9	15,4
Officinas do telegrapho	13,7	13,8	15,7	5,8
Estações	149 5	144,0	144,5	127,8
Telegrapho	136,3	114,0	160,0	147,0
Trens	83,4	87,2	90,7	69,5
Armazens e esplanadas	295,2	282,6	337,7	283,7
N. de estações e postos telegraphicos — Sec. Paulista	45	44	44	41
N. de estações e postos telegraphicos — Sec. Rio Claro	94	90	91	90
N. de estações e postos telegraphicos — Total	139	134	135	131

As secções de serviço abrangem os empregados das seguintes categorias:

Escriptorios — Chefe do Trafego e seus ajudantes, inspectores, auxiliares, escriptnrarios e continuos;

Officinas do Telegrapho. — Engenheiro, inspectores, officiaes, conservadores de baterias, guardas e trabalhadores;

Estações. — Chefes e ajudantes, bilheteiros, cobradores, lançadores, bagageiros, escriptnrarios e telegraphistas;

Telegrapho. — Operadores, telegraphistas e mensageiros;

Trens. — Inspector, guardas, ajudantes e guardas de carro de luxo;

Armazens e esplanadas. — Conferentes, porteiros, avisadores, feitores de manobra, manobradores, policias, guardas, vigias, portadores, lavadores de carros, limpadores de chaves e trabalhadores;

Baldeações. — Feitores, fiscaes, conferentes e trabalhadores.

XI

Folhas de Pagamento

O total das folhas de pagamento dos empregados do Trafego, em 1915, foi de 3.206:914$410, ahi incluindo 596:517$960 de pagamentos aos empregados das baldeações de Campinas, Rio Claro e Louveira. Deduzida essa importancia, aquelle total reduz-se a 2.610:396$450, ou 217:528$300 de média mensal.

O total das folhas de pagamento é assim discriminado pelas duas secções de linha:

Especificação	1915	1914	1913	1912
Secção Paulista.	1.843:544$100	1.933:906$760	2.311:993$390	2.007:510$190
Secção R. Claro.	1.363:370$310	1.263:509$950	1.355:717$570	1.122:207$970
Total . .	3.206:914$410	3.197:416$710	3.667:710$960	3.129:718$160

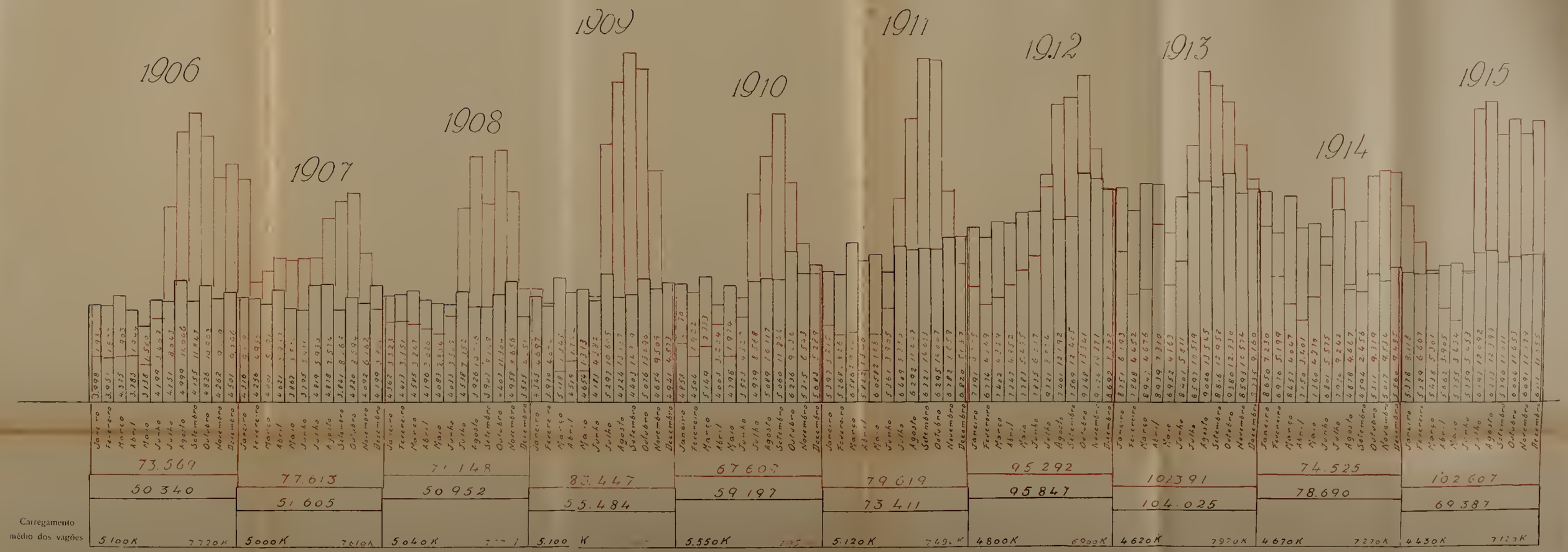
As folhas de pagamento das baldeações de Campinas, Rio Claro e Louveira, cujos totaes estão incluidos no quadro acima, são assim discriminadas:

Especificação	1915	1914	1913	1912
Campinas . .	307:110$750	308:357$530	444:708$230	413:980$040
Rio Claro . .	285:543$880	271:798$410	457:232$180	358:415$840
Louveira . . .	3:683$330	4:314$200	5:728$340	3:799$650
Total . .	596:517$960	584:470$140	907:668$750	776:195$530

191.

MOVIMENTO DE VAGÕES CARREGADOS COM A S. P. R.

1 c/m 1.000 VAGÕES



s.

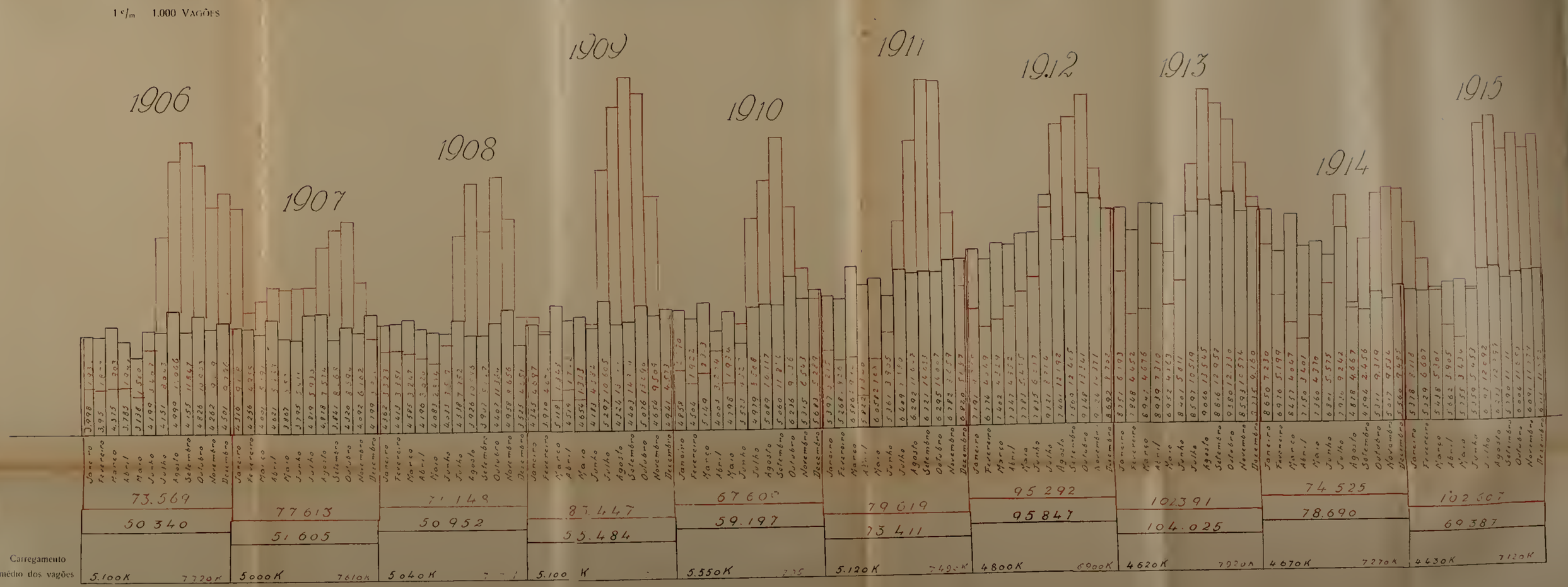
iahy.

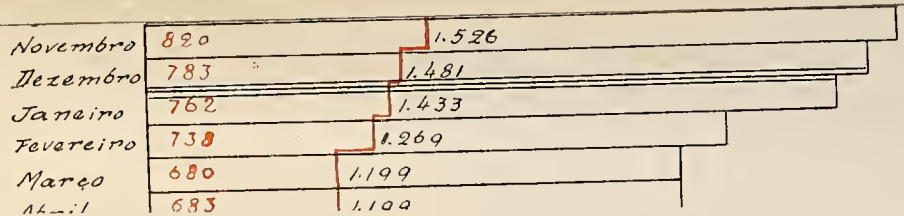
ogyana.

aro e tributari

s relatorios, onde

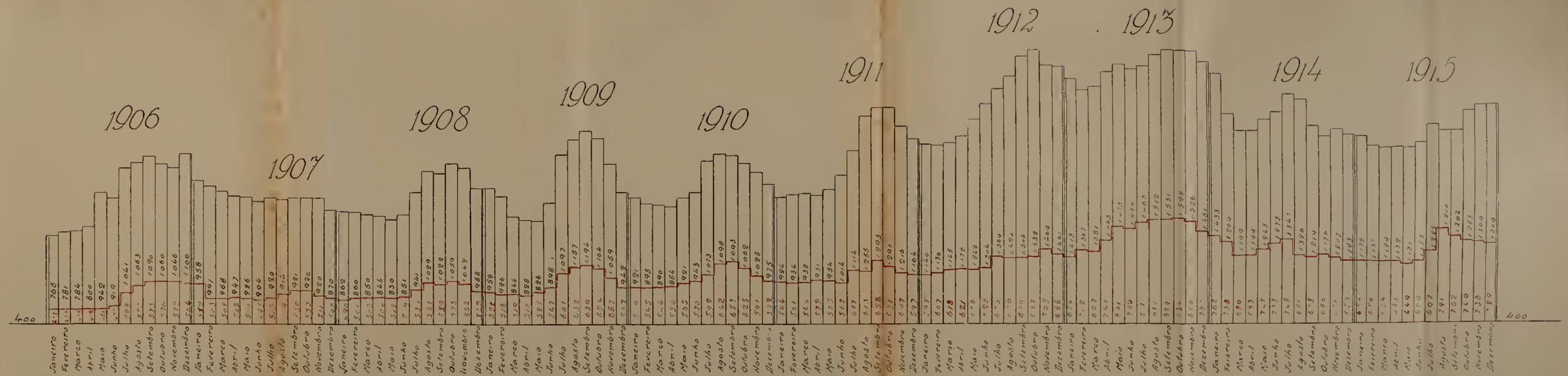
MOVIMENTO DE VAGÕES CARREGADOS COM A S. P. R.




Novembro
820
1.526
Dezembro
783
1.481
Janeiro
762
1.433
Fevereiro
738
1.269
Março
680
1.199
Abril
683
1.100

EMPREGADOS DO TRAFEGO

1 m/m = 10 Empregados



Numero de empregados da Secção Paulista.

Numero de empregados da Secção Rio Claro.

XII

Trafego Mutuo

Com excepção do contracto de trafego mutuo com a mpanhia Mogyana, por Guatapará e Pontal, que foi alte-do em pequenos detalhes, vigorando essa alteração a ntar de 1.º de Janeiro de 1916, os demais contractos não ffreram alteração.

Em Abril de 1915 entrou em vigor o contracto de ıfego mutuo com a Estrada de Ferro Noroeste do Brazil, rangendo a São Paulo Railway, mas, sob responsabilidade Companhia Paulista, vistò aquella estrada não fazer parte Contadoria Central.

1912		1913		1914		1915	
	Differença sobre 1906	Tonelagem	Differença sobre 1906	Tonelagem	Differença sobre 1906	Tonelagem	Differença sobre 1906
		80.034		67.122		67.405	
		147.557		125.925		107.355	
	+ 123 %	227.591	+ 150 %	193.047	+ 112,2 %	174.760	+ 92,1 %
		294.321		252.030		214.105	
		406.535		322.774		346.073	
	+ 43,7 %	700.856	+ 57 %	574.804	+ 28,8 %	560.178	+ 25,5 %
	+ 29,1 %	976.678	+ 43 %	770.525	+ 12,8 %	915.797	+ 34 %
	+ 141,1 %	200.387	+ 218,3 %	156.769	+ 149 %	201.728	+ 220,5 %

MOVIMENTO GERAL DE MERCADORIAS

Appenso n. 1

Especificação		1906	1907		1908		1909		1910		1911		1912		1913		1914		1915	
		Tonelagem	Tonelagem	Differença sobre 1906	Tonelagem	Differença sobre 1906	Tonelagem	Differença sobre 1906	Tonelagem	Differença sobre 1906	Tonelagem	Differença sobre 1906	Tonelagem	Differença sobre 1906	Tonelagem	Differença sobre 1906	Tonelagem	Differença sobre 1906	Tonelagem	Differença sobre 1906
Trafego proprio	Secção Paulista	44 043	46.263		45 836		45 641		46 195		51.647		72 828		80 0[illegible]4		67 192		[illegible] 405	
	Secção Rio Claro	46.926	55.720		59 854		64.697		82 442		103 173		129 080		147.553		123 925		107 365	
	Total	90 969	101 979	+ 12,1 %	105.689	+ 16,2 %	110 338	+ 21,3 %	128 637	+ 41,4 %	154 820	+ 70 %	202 908	+ 123 %	227 591	+ 150 %	193 047	+ 11 [illegible] %	174 [illegible]	92 1 %
Trafego extranho	Secção Paulista	209.284	188.670		193 371		218.302		212 009		245 300		298.757		294 321		252 0[illegible]		214 106	
	Secção Rio Claro	237.069	253 147		250.616		308.070		294.562		304.135		342 750		406 835		322 774		346 073	
	Total	446.853	441 817	1 %	443 987	— 9,5 %	526.372	+ 18 %	506 571	+ 13,5 %	518 435	+ 23 %	641 507	+ 43,7 %	700.856	+ 57 %	574 804	28,5 %	560 178	+ 25 5 %
Em transito	Secção Paulista	683 109	678 753	0,64 %	655 180	4,1 %	787 342	+ 15,2 %	696 556	+ 2 %	777 419	13,8 %	882.386	+ 29,1 %	976 678	+ 43 %	770 525	+ 12,8 %	915 797	34 %
	Secção Rio Claro	62 246	53 123	+ 16,6 %	51 114	18,8 %	72.602	+ 15,3 %	84 016	+ 33,4 %	127 810	+ 103,1 %	151 796	+ 141,1 %	200.897	+ 218,8 %	156 769	+ 149 %	204 728	+ 2,0,6 %

S DE:

1912		1913		1914		1915	
a-	Differença sobre 1906	Tonela-gem	Differença sobre 1906	Tonela-gem	Differença sobre 1906	Tonela-gem	Differença sobre 1906
42		144.225		127.663		73.673	
27		95.916		70.305		64.060	
39	+ 85,6%	240.141	+ 73,7%	197.968	+ 43,2%	137.733	— 0,4%
68		174.003		130.112		127.307	
46		3.244		1.633		962	
14	+ 55,5%	177.247	+ 73,9%	131.745	+ 29,2%	128.269	+ 25,8%
11		3.946		3.041		2.624	
37		2.277		1.452		1.304	
56		1.968		1.388		886	
14	+ 6,4%	8.191	+ 26,8%	5.881	— 9,0%	4.814	— 25,5%
75		25.827		16.358		16.860	
41		15.199		10.143		9.558	
23		5.344		3.583		3.708	
56		3.836		1.727		1.833	
.		. . .		311		1.514	
.		. . .		. . .		2.902	
95	+ 3 0,6%	50.206	+ 396,3%	32.122	+ 217,5%	36.375	+ 259,5%
92	+ 82,4%	475.785	+ 85,3%	367.716	+ 43,2%	307.191	+ 19,7%

IMPORTAÇÃO

Estradas de destino	TONELAGEM NOS ANNOS DE: 1906	1907		1908		1909		1910		1911		1912		1913		1914		1915	
	Tonelagem	Tonelagem	Differença sobre 1906	Tonelagem	Differença sobre 1906	Tonelagem	Differença sobre 1906	Tonelagem	Differença sobre 1906	Tonelagem	Differença sobre 1906	Tonelagem	Differença sobre 1906	Tonelagem	Differença sobre 1906	Tonelagem	Differença sobre 1906	Tonelagem	Differença sobre 1906
Linhas de 1m,00 e 0m,60	86 292	87 014		89 171		93 563		107 226		117 490		162 942		144 225		127 663		54 673	
» » 1m,00	51 948	54 669		54 969		63 741		70 591		78 894		93 627		95 916		70 305		64 [illegible]	
Todas as linhas da Companhia Paulista	138 240	141 683	2,5%	144 148	1,3%	157 304	+ 13,7%	177 817	+ 28,6%	196 884	41,7%	256 569	+ 85,6%	240 141	+ 73,7%	198 968	+ 43,9%	137 730	0,4
Mogyana	101 937	100 090		97 383		107 014		124 021		138 712		157 968		174 003		130.112		127 306	
São Paulo e Minas												540		3 244		1 [illegible]		902	
	101 937	100 090	1,8%	97 383	— 4,4%	107 014	+ 4,8%	124 021	+ 21,6%	138 712	+ 36,1%	158 5[illegible]1	55,5%	177 247	73,9%	131 7[illegible]	+ 29,2	128 209	2,8,7
Companhia Itatibense	1 582	2 [illegible]		2 701		2 455		2 301		2 442		3 [illegible]1		3 946		3 044		2 621	
» Tracção, Luz e Força	1 857	1 408		1 090		1 461		1 422		3 590		1 937		2 297		1 432		1 301	
» Funilense	1 022	346		459		608		1 665		2 162		1 [illegible]		1 968		1 388		[illegible]	
	6 161	4 709	23,1%	1 250	34,2%	4 532	— 29,8%	5 388	16,6%	8 133	+ 26,[illegible]	6 8[illegible]4	+ 6,4%	8 194	+ 26,8%	5 884	9,0%	4 814	25,[illegible]
Estrada de Ferro de Araraquara	7 559	8 811		8 156		9 293		11 746		17 068		22 575		25 827		16 358		16 860	
» » » do Dourado	2 557	3 079		2 883		4 998		8 573		12 123		16 151		15 199		10 113		9 558	
São Paulo a Goyaz								1 221		3 846		5 2[illegible]		6 344		3 583		3 708	
Secção Pilangueiras												2 [illegible]		3 [illegible]		1 727		1 [illegible]	
Companhia M. Monte Alto																811		1 514	
Noroeste																		2 902	
	10 116	11 990	+ 17,8%	11 039	+ 9,1%	14 291	+ 41,2%	21 540	+140,3%	33 037	+ 226,6%	46 595	3 0,6%	50 206	396,3%	52 12[illegible]	+ 217,5%	56 376	259,8%
Total Geral	256 764	258 402	+ 0,64%	256 815	+ 0,023%	283 141	+ 10 %	328 766	+ 28 %	375 786	+ 46,3%	468 492	+ 82,4%	473 [illegible]	+ 85,3%	3[illegible] 716	43,2%	307 191	19,7%

S DE:

1912		1913		1914		1915	
a-	Differença sobre 1906	Tonela-gem	Differença sobre 1906	Tonela-gem	Differença sobre 1906	Tonela-gem	Differença sobre 1906
64		84.995		67.279		91.787	
46		228.909		168.557		205.793	
10	+ 22,8%	313.904	+ 35 4%	235.836	+ 17,5%	297.580	+ 28,4%
00		344.948		225.927		298.659	
98		9.728		5.742		5.271	
98	— 0,8%	354.676	+ 32,6%	231.669	— 13,3%	303.930	+ 13,7%
19		5.716		3.813		5.783	
63		5.276		3.464		5.041	
01		2.926		2.455		4.077	
83	— 14,7%	13.918	— 20%	9.732	— 43,9%	14.901	— 14%
55		57.712		47.174		67.267	
85		42.956		29.719		41.745	
04		19.672		13.506		15.805	
26		9.626		9.591		7.762	
.		. . .		1.189		4.651	
.		. . .		. . .		5.637	
70	+ 80,2%	129.966	+ 152%	101.179	+ 96,1%	142.867	+ 177%
61	+ 15,7%	812.464	+ 43%	578.416	+ 1,8%	759.281	+ 33,7%

EXPORTAÇÃO

Estradas de procedencia	TONELAGEM NOS ANNOS DE: 1906	1907		1908		1909		1910		1911		1912		1913		1914		1915	
	Tonelagem	Tonelagem	Differença sobre 1906	Tonelagem	Differença sobre 1906	Tonelagem	Differença sobre 1906	Tonelagem	Differença sobre 1906	Tonelagem	Differença sobre 1906	Tonelagem	Differença sobre 1906	Tonelagem	Differença sobre 1906	Tonelagem	Differença sobre 1906	Tonelagem	Differença sobre 1906
Linhas de 1m,60 e 0m,60	59 072	86 788		84 826		105 054		73 156		88 612		93 8[illegible]1		81 995		63 259		91 787	
Linha de 1m,00	172 686	183 628		178 149		226 672		185 [illegible]		178 [illegible]		191.346		228 909		1[illegible].557		206 793	
Todas as linhas da Companhia Paulista	231 758	270 414	+ 16,6%	262 975	+ 13,4 %	331 726	43,1%	259 115	11,8%	267 081	15 2%	284 7[illegible]	22 8%	313 [illegible]	+ 35 1	2[illegible]	+ 17,5%	297 581	28 4%
Mogyana	267 326	293 469		251 559		297.252		213 604		234 254		261 9[illegible]		314 918		22[illegible] 927		298.059	
São Paulo e Minas												3 2[illegible]		9 728		5 741		5 271	
	267 325	268 469	— 0,3%	254 589	— 4 7%	297 252	+ 11,2%	213 604	20,1%	234 254	12,4	265 198	0 8%	324 676	32 [illegible]%	231 669	13,3%	303.900	13,7
Companhia Ituthense	7 145	5 204		3 671		5 196		3 307		3 534		4 219		5 716		3 81[illegible]		5 183	
» Tracção, Luz e Força	8 691	7 163		4 144		5 180		2 853		4 171		3 863		5 276		3 164		5.041	
» Funilense	1 505	1 461		2 652		1 292		1 702		3 311		6 701		2 926		2 465		4 077	
	17 343	13 828	20,2%	10 767	38	12 668	26,9%	7 862	54,6%	11 001	36,4%	14 7[illegible]4	14 7%	13 918	— 20%	9 732	43 9%	11.9[illegible]0	14[illegible]
Estrada de Ferro de Araraquara	37 204	27 692		28 910		39 163		30.835		14.319		45 065		57 712		47 171		67.267	
» » » do Dourado	14 374	12 049		10 265		17 986		20 514		27 739		27 185		42 [illegible]56		29 119		41.746	
São Paulo a Goyaz								5 394		11 909		14 401		19 672		13 [illegible]		15.805	
Secção Pitangueiras												6 326		9 628		9.591		7 162	
Companhia M. Monte Alto																1 189		4.651	
Noroeste																		5 637	
	51 578	39 741	— 22,9%	39 175	24%	57 149	+ 10,8	56 743	+ 10 [illegible]%	84 018	+ 62,9%	9[illegible] 9.0	80,2%	129 966	152%	101 171	+ 96,1%	142 963	177%
Total Geral	568 003	590 452	+ 8,9%	567 506	— 0,087%	698 795	23%	547.326	— 5,4%	556 369	+ 10,5%	657.[illegible]61	15,7%	812.164	43%	578 416	1,8%	759 281	+ 33,7%

IV

Linha, Edificios e Construcção

Continua á testa desta importante divisão, prestando com inexcedivel dedicação e muita intelligencia os melhores serviços á Companhia Paulista, o distincto collega Dr. Alberto de Mendonça Moreira.

Passo a transcrever na sua integra o importante e bem elahorado relatorio que me foi apresentado por aquelle habil profissional, onde se acham reunidas as mais detalhadas informações sobre tudo quanto concerne a essa divisão do serviço.

Illm. Snr.

Tenho a honra de passar ás mãos de V. S. o relatorio da Linha, referente ao anno de 1915.

Ao Illm. Snr.

Dr. Francisco Paes Leme de Monlevade

M. D. Inspector Geral.

Alberto de Mendonça Moreira

Chefe da Linha.

LINHA

Extensão das linhas

A extensão de linha a conservar, durante o anno de 1915, foi:

	km.
Linha principal	1.203,289
Desvios	243,934
Total. . .	1.447,223

O quadro seguinte dá a extensão discriminada das linhas principaes e desvios, existentes em 31 de Dezembro:

Designação das linhas	EXTENSÃO		
	Linha principal	Desvios	Total
Bitola de 1m,60			
Tronco — Jundiahy a Descalvado (sendo linha dupla entre Jundiahy e Campinas)	km. 266,548	km. 83,986	km. 350,534
Ramal — Rio Claro.	16,875	21,116	37,991
» — Santa Veridiana.	40,374	5,896	46,270
Somma . . .	323,797	110,998	434,795
Bitola de 1m,00			
Tronco — Rio Claro a Barretos . . .	331,600	66,787	398,387
Ramal — Jahú	142,952	16,433	159,385
» — Agua Vermelha	62,976	1,900	64,876
— Ribeirão Bonito.	40,115	3,443	43,558
» — Agudos	120,552	11,287	131,839
— Baurú	38,178	2,946	41,124
» — Mogy-Guassú	92,711	7,561	100,272
Somma . . .	829,084	110,357	939,441
Bitola de 0m,60			
Ramal — Santa Rita	36,568	3,460	40,028
» — Descalvadense	13,840	1,435	15,275
Somma . . .	50,408	4,895	55,303

Designação das linhas	EXTENSÃO		
	Linha principal	Desvios	Total
DESVIOS PARTICULARES			
Bitola de 1m,60			
		km.	
Tronco	. . . .	1,345	
Ramal — Rio Claro	. . . .	0,190	
Somma . . .	. . . .	1,535	
Bitola de 1m,00			
Tronco	. . . .	3,470	
Ramal — Ribeirão Bonito	. . . .	0,060	
» — Jahú	. . . .	0,255	
» — Agudos	. . . .	1,434	
» — Baurú	. . . .	0,240	
» — Mogy-Guassú	. . . .	9,797	
Somma . . .	. . . .	15,256	
Bitola de 0m,60			
Ramal — Santa Rita	. . . .	0,763	
» — Descalvadense	. . . .	0,130	
Somma . . .	. . . .	0,893	
	km.	km.	km.
Total . . .	1.203,289	243,934	1.447,223

Materiaes

a) Trilhos e accessorios

Na conservação ordinaria das diversas linhas foi empregado o material constante do quadro seguinte:

Designação	Bitola de 1m,60			Bitola de 1m,00				Bitola de 0m,60		
	Substituição	Construcção de desvios	TOTAL	Substituição	Construcção de desvios	Obras d'Arte	TOTAL	Substituição	Construcção de desvios	TOTAL
Trilhos de 45 kg	1.274	101	1.375	—	—	—	—	—	—	—
» » 33 »	38	11	49	1.226	—	—	1.226	—	—	—
» » 25 »	—	—	—	81	19	2	102	—	—	—
» » 18 »	—	—	—	503	1.290	14	1.807	125	9	134
» » 12 »	—	—	—	—	—	—	—	24	25	49
Talas	2.133	208	2.341	1.168	2.777	150	4.095	—	—	—
Parafusos de juncção	6.760	630	7.390	17.339	3.446		20.785	3.489	172	3.661
» » dormentes de aço	2.988	—	2.988	1.372	—	—	1.372	—	—	—
Tirefonds	54.101	3.962	58.063	—	—	—	—	—	—	—
Pregos	15.248	—	15.248	42.576	23.365	—	65.941	9.735	570	10.305
Garras	6.640	2.908	9.548	1.422	—	—	1.422	—	—	—
Sellas	21.041	1.070	22.111	—	—	—	—	—	—	—
Arruelas	—	—	—	116	—	—	116	361	—	361
Apparelhos de desvios	9	16	25	2	4	—	6	—	—	—

b) Dormentes

O movimento de dormentes, nas diversas linhas, durante o anno de 1915, foi:

DESCRIPÇÃO	Bitola de 1m,60		Bitola de 1m,00		Bitola de 0m,60	
Em ser a 1.º de Janeiro	97.626		61.114		13.680	
Recebidos de fornecedores	16.005		24.627		—	
Somma	. . .	113.631	. . .	85.741	. . .	13.680
Empregados em substitnição dos estragados	13.234		49.136		9.870	
» » » » de aço	6.122		—		—	
» » construcção de desvios	570		5.790		50	
» » obras d'arte	44		—		—	
» na construcção da linha de Nova Odessa a Santa Barbara	50		—		977	
» na construcção da linha de Rio Claro a Ityrapina	16.070		7.949		—	
na construcção da linha de S. Carlos a Ityrapina	36.260		6.494		—	
Vendidos á Sorocabana	3.928		—		—	
Somma	. . .	76.278	. . .	69.369	. . .	10.897
Em ser a 1.º de Janeiro de 1916	. . .	37.353	. . .	16.372	. . .	2.783

Para experiencia, assentamos nas diversas linhas os dormentes de eucalypto E. globulos, na maioria, constantes do quadro abaixo:

Logar do emprego	EMPREGADOS			RETIRADOS		
	Quantidade		Data	Quantidade		Data
Bitola de 1m,60						
Kilometro 53	16		Julho de 1906	16		Dezembro de 1915
» 47	4		Novembro de 1906	3		Junho de 1910
				1		Novembro de 1912
				1		Julho de 1909
» 106	16		Fevereiro de 1907	1		Junho de 1911
				8		Setembro de 1912
				6		Outubro de 1915
» 206	4		Agosto de 1909			
				1		Julho de 1910
» 126 R. R. C.	12		Outubro de 1907	1		Fevereiro de 1911
				2		Junho de 1913
				8		Agosto de 1915
» 134 R. R. C.	85		Dezembro de 1909	15		Fevereiro de 1914
	63		Setembro de 1910	16		
Somma		200			79	
Bitola de 1m,00						
Kilometro 1 — tronco	187		Janeiro de 1910	8		Agosto de 1913
				6		Setembro de 1913
	47		Setembro de 1910	156		Novembro de 1914
Somma		234			170	
Bitola de 0m,60						
Kilometro 1 R. S. R.	6		Agosto de 1909	1		Dezembro de 1909
				1		Outubro de 1913
Desvio em Porto Ferreira	4		Março de 1912	4		Março de 1914
	6		» de 1913	6		
Somma		16			12	
Total		450			261	

Lastro

a) — Lastro de pedra

Bitola de 1m,60

A producção da pedreira situada no kilometro 98, foi:

DESIGNAÇÃO	Em 1914	Em 1915	Differença em 1915
Vagões de pedra britada	6.180	8.666	+ 2.486
» » » construcção . . .	646	733	+ 87
» » » cascalho	472	464	— 8

A extensão da linha lastrada de pedra é dada pelo quadro seguinte:

DESIGNAÇÃO	Em 1914	Em 1915	Differença em 1915
	m	m	m
Linha principal	16.472,0	4.924,0	— 11.548,0
Desvios	180,0	—	— 180,0
	m	m	m
Somma	16.652,0	4.924,0	— 11.728,0

A extensão da linha empedrada, até 31 de Dezembro de 1915, foi:

TRECHO	Linha principal	Desvios	TOTAL
	m	m	m
De Jundiahy a Campinas (Via dupla)	39.206,0	—	39.206,0
De Jundiahy a Cordeiro	116.965,0	11.291,0	128.256,0
De Cordeiro a Descalvado	106.681,0	3.290,0	109.971,0
Ramal de Rio Claro	16.878,0	2.140,0	19.018,0
Ramal de Santa Veridiana	39.909,0	1.516,0	41.425,0
	m	m	m
Total.	319.639,0	18.237,0	337.876,0

Bitola de 1m,00

Toda a pedra para lastro foi extrahida das seguintes pedreiras:

Palmital	3.179	gondolas
Kilometro 151 do Tronco	480	
» 102 do Ramal de Agudos .	178	
» 4 do Ramal R. Bonito .	3.490	
Total . . .	7.327	

Extensão de linha lastrada de pedra:

DESIGNAÇÃO	Em 1914	Em 1915	Differença em 1915
	m	m	m
Linha principal	30.934,0	37.534,0	+ 6.600,0
Desvios	400,0	—	— 400,0
	m	m	m
Total.	31.334,0	37.534,0	+ 6.200,0

Extensão total de linha empedrada existente em 31 de Dezembro de 1915:

DESCRIPÇÃO	Linha principal	Desvios	TOTAL
	m	m	m
Tronco	275.912,0	500,0	276.412,0
Ramal de Jahú	139.710,0	560,0	140.270,0
» Agua Vermelha	7.972,0	—	7.972,0
» » Ribeirão Bonito	25.250,0	—	25.250,0
» » Agudos.	117.708,0	1.580,0	119.288,0
» » Mogy-Guassú	16.838,0	—	16.838,0
» » Baurú	38.420,0	390,0	38.810,0
	m	m	m
Total.	621.810,0	3.030,0	624.840,0

b) — Lastro de terra

Para alargar córtes, alargar e levantar aterros e para limpar valletas de córtes, correram trens de lastro. nas diversas linhas, sendo removidos:

Bitola de 1m,60 . . .	502	vagões de terra
» » 1m,00 . . .	375	» » »
» » 0m,60 . . .	144	» » »
Total . . .	1.021	» » »

Cercas e cancellas

Pelas turmas ordinarias de conservação, foi feito o seguinte serviço:

Linhas	Cercas		Cancellas	
	Concertadas	Construidas	Substituidas	Assentadas
	m	m		
Bitola de 1m, 60	25.151,0	10.622,0	44	20
» » 1m, 00	213.776,0	26.621,0	53	27
» » 0m, 60	9.695,0	880,0	3	—
Total . . .	248,622,0	38,123,0	100	47

Estações

O numero de estações era a 31 de Dezembro:

DESIGNAÇÃO		Numero	
		Parcial	Total
Bitola de 1m,60	Tronco	30	
	Ramal de Rio Claro . . .	2	
	Ramal de Santa Veridiana .	5	37
Bitola de 1m,00	Tronco	38	
	Ramal de Jahú	13	
	» » Agua Vermelha .	8	
	» » Ribeirão Bonito .	5	
	» dos Agudos . . .	14	
	» de Baurú	2	
	» do Mogy-Guassú . .	8	88
Bitola de 0m,60	Ramal de Santa Rita. . .	4	
	» Descalvadense. . .	2	6
	Total.		131

Edificios e Obras d'Arte

Durante o anno foram feitos os seguintes serviços:

DESCRIPÇÃO		Bitola de 1m,60				Bitola de 1m,00								Bitola de 0m,60			TOTAL GERAL
		Tronco	Ramal de Rio Claro	Ramal de S. Veridiana	TOTAL	Tronco	Ramal do Jahú	Ramal de A. Veruchia	Ramal de Ribeirão Bonito	Ram l dos Agudos	Ramal de Baurú	R mal de Mogy-Guassú	TOTAL	Ramal de Santa Rita	Ramal Descalvadense	TOTAL	
Estações	Concertadas	14	—	2	16	23	3	2	3	8	1	5	45	3	—	3	64
Armazens	Concertados	8	2	2	12	9	4	—	—	5	1	—	19	—	—	—	31
	Construidos	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Casas de empregados	Concertadas	9	1	1	11	12	17	—	—	22	6	21	78	2	1	3	82
	Construidas	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
» » turma	Concertadas	16	—	—	16	5	1	1	1	4	1	7	20	—	—	—	36
» » carros	Concertadas	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	2
Latrinas	Concertadas	6	—	2	8	2	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	10
	Construidas	3	—	—	3	6	—	—	—	1	1	—	8	1	2	3	14
Poços	Concertados	14	—	—	14	14	4	1	4	15	—	3	41	2	—	2	57
Mastros de signaes	Concertados	3		—	3	2	—	1	—	—		3	6			—	9
Pontes	Concertadas	—		—	—	—	—	—		—		2	2	—	—		2
Pontilhões	Concertados	2	—		2	—	—	—	—	7	—	1	8	1	—	1	11
	Construidos	—		—	—	—	—	—	—		—	1	1	—	—	—	1
Bueiros	Concertados	—	—	—	—	3		—	—	4	—	—	7	—	—	—	7
	Construidos	12	—	8	20	2	2	—	—	1	—	3	8	—	—	—	28
Passagens inferiores	Concertadas	—	—	—	—		1	—	1	—	—	—	2	—	—	—	2
	Construidas	—	—	—	—	1	—			—	—		1	—	—	—	1
Passagens superiores	Concertadas	2	—	—	2	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	3
Muros de arrimo	Concertados	1	—	—	1		—				—	—	—	—		—	1
Guaritas	Construidas	4	—	1	5	—				—		—	—	—		—	5
Gyradores	Concertados	1	—	—	1	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	1

Além desses serviços, houve concertos da quasi totalidade das estações e suas dependencias, bem como nos diversos edificios, constando esses concertos de retelhamento, substituição de vidros quebrados e reforma de algumas plataformas.

Trabalhos diversos

A divisão da Linha, prestou serviços ás outras divisões da Companhia e a diversos particulares, na importancia de 24:298$570 que é assim distribuida:

Secção Paulista

Á Locomoção	4:930$730	
Ao Trafego	1:317$900	
Ao Almoxarifado	96$000	
A diversos particulares	1:624$160	7:968$790

Secção Rio Claro

Á Locomoção	5:633$920	
Ao Trafego	847$500	
A diversos particulares	9:848$360	16:329$780
Total		24:298$570

Despesa por conta de capital

A divisão da Linha, durante o anno de 1915, escripturou em conta de capital, a importancia total de . . . 1.878:052$740 que é assim discriminada:

Secção Paulista

Linha dupla de Jundiahy a Campinas	56:188$991	
Linha de Nova Odessa a Santa Barbara	136:710$800	192:899$791

Secção Rio Claro

(TRECHO FEDERAL)

Linha de Rio Claro a Ityrapina	1.030:802$712	
Linha de São Carlos a Ityrapina	592:876$130	1.623:678$842

(TRECHO ESTADUAL)

Nova estação de Ribeirão Bonito	61:474$107
Total	1.878:052$740

Despesa de custeio

Com a divisão da Linha despendeu-se:

Annos	SECÇÕES		Total
	Paulista	Rio Claro	
Em 1914	748:293$489	1.326:109$107	2.074:402$596
Em 1915	948:847$233	1.206:428$911	2.155:276$144
Differança para . .	+ 200:553$744	— 119:680$196	+ 80:873$548

As despesas totaes da Linha em 1915. se distribuem do seguinte modo:

Verbas de despesas	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Secção Paulista				
Administração	82:969$980	2:844$930	—	85:814$910
Via Permanente	392:984$780	(1) 193:822$110	1:793$300	588:600$190
Estações e Edificios	71:006$790	33:068$840	1:679$800	105:755$430
Obras d'Arte	81:222$250	60:508$200	6:676$800	148:407$250
Cercas e Cancellas	11:172$380	4:353$343	—	15:525$723
Lastro	435$360	1:288$570	—	1:723$930
Pensões	3:019$800	—	—	3:019$800
Somma	642:811$340	295:885$993	10:149$900	948:847$233

(1) Sendo 86:615$920 de dormentes e 15:178$850 de accessorios de trilhos.

Secção Rio Claro				
Administração	82:969$980	308$318	—	83:278$298
Via Permanente	730:485$180	(2) 162:212$602	37:841$060	930:538$842
Estações e Edificios	92:671$650	43:023$185	2:078$340	137:773$175
Obras d'Arte	18:371$890	2:756$636	—	21:128$526
Cercas e Cancellas	18:222$770	6:224$210	—	24.446$980
Lastro	2:318$540	926$550	—	3:245$090
Pensões	1:830$000	—	—	1:830$000
Estrada de rodagem do Taboado	—	—	790$000	790$000
Rectificação da kilometragem	3:398$000	—	—	3:398$000
Somma	950:268$010	215:451$501	40:709$400	1.206:428$911

(2) Sendo 92:131$345 de dormentes e 17:597$470 de accessorios de trilhos.

Verbas de despesas	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Total Geral				
Administração	165:939$960	3:153$248	—	169:093$208
Via Permanente	1.123:469$960	(3) 356:034$712	39:634$360	1.519:139$032
Estações e Edificios	163:678$440	76:092$025	3:758$140	243:528$605
Obras d'Arte	99:594$140	63:264$836	6:676$800	169:535$776
Cercas e Cancellas	29:395$150	10:577$553	—	39:972$703
Lastro	2:753$900	2:215$120	—	4:969$020
Pensões	4:849$800	—	—	4 849$800
Estrada de rodagem do Taboado	—	—	790$000	790$000
Rectificação da kilometragem	3:398$000	—	—	3:398$000
Somma	1.593:079$350	511:337$494	50:859$300	2.155:276$144

(3) Sendo 178:747$265 de dormentes e 32:776$820 de accessorios de trilhos.

As despesas de Administração desta divisão communs ás diversas linhas foram distribuidas nas seguintes proporções:

Secção Paulista	5,0
Secção Rio Claro	5,0
Total	10,0

As diversas verbas de despesa da Linha em 1915, comparadas com as do anno anterior, mostram as seguintes differenças:

Verbas de despesas	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Secção Paulista				
Administração	— 230$520	— 37$705	—	— 268$225
Via Permanente	+ 92:990$400	— (1) 22:893$504	+ 1:339$600	+ 71:436$496
Estações e Edificios	+ 12:828$425	+ 11:617$342	— 22:718$780	+ 1:726$987
Obras d'Arte	+ 64:727$040	+ 58:880$430	+ 3:075$200	+ 126:682$670
Cercas e Cancellas	— 1:894$300	+ 1:850$875	—	— 43$425
Lastro	— 335$000	— 255$559	—	— 590$559
Pensões	+ 1:609$800	—	—	+ 1:609$800
Differença para	+ 169:695$845	+ 49:161$879	— 18:303$980	+ 200:553$744

(1) Sendo para menos em dormentes 50:927$670 e em accessorios de trilhos 15:994$319.

Verbas de despesas	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Secção Rio Claro				
Administração	— 230$520	— 71$809	—	— 302$329
Via Permanente	— 47:640$410	— (2) 101:157$887	+ 13:858$986	— 134:939$311
Estações e Edificios	+ 20:500$140	+ 13:108$713	— 16:143$880	+ 17:464$973
Obras d'Arte	+ 1:643$960	— 1:438$853	— 3:174$400	— 2:969$295
Cercas e Cancellas	+ 13:413$760	+ 4:161$846	— 1:519$500	+ 16:056$106
Lastro	— 1:732$000	— 8:239$340	—	— 9:971$340
Pensões	— 210$000	—	—	— 210$000
Estrada de rodagem do Taboado	— 7:048$000	—	— 1:159$000	— 8:207$000
Rectificação da kilometragem	+ 3:398$000	—	—	+ 3:398$000
Differença para	— 17:905$070	— 93:637$332	— 8:137$794	— 119:680$196

(2) Sendo para menos 96:571$635 em dormentes e 16:058$554 em accessorios de trilhos.

Verbas de despesas	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Total Geral				
Administração	— 461$040	— 109$514	—	— 570$554
Via Permanente	+ 45:349$990	—(3) 124:051$391	+ 15:198$586	— 63:502$815
Estações e Edificios	+ 33:328$565	+ 24:726$055	— 38:862$660	+ 19:191$960
Obras d'Arte	+ 66:371$000	+ 57:441$575	— 99$200	+ 123:713$375
Cercas e Cancellas	+ 11:519$460	+ 6:012$721	— 1:519$500	+ 16:012$681
Lastro	— 2:067$000	— 8:494$899	—	— 10:561$899
Pensões	+ 1:399$800	—	—	+ 1:399$800
Estrada de rodagem do Taboado	— 7:048$000	—	— 1:159$000	— 8:207$000
Rectificação da kilometragem	+ 3:398$000	—	—	+ 3:398$000
Differença para	+ 151:790$775	— 44:475$453	— 26:441$774	+ 80:873$548

(3) Sendo para menos em dormentes 147:499$305 e em accessorios de trilhos 32:052$873.

O quadro seguinte indica as médias da despesa da divisão da Linha, em 1915 e 1914, por diversas unidades, considerando sómente os transportes retribuidos:

UNIDADES	SECÇÕES				TOTAL GERAL	
	Paulista		Rio Claro			
	1915	1914	1915	1914	1915	1914
Despesa por kilometro — Pessoal	1:311$597	1:086$556	1:011$525	1:017$726	1:114$400	1:040$191
Despesa por kilometro — Material	624$438	633$312	272$674	376$341	394$180	456$925
Despesa por kilometro — Total	1:936$035	1:719$868	1:284$219	1:394$067	1:508$580	1:497$116
Despesa por trem kilometro	$513	$425	$467	$487	$486	$463
Despesa por vehiculo kilometro de 4 rodas	$022	$019	$021	$021	$021	$020
Idem tonelada kilometro de peso util	$007	$009	$006	$011	$008	$008

Pessoal

O pessoal effectivo a 31 de Dezembro de 1915, era o seguinte:

DESCRIPÇÃO	Bitolas de 1m,60 e 0m,60	Bitolas de 1m,00	Todas as linhas
Eegenheiro-Chefe	—		1
Engenheiro-Ajudante	—	—	1
Engenheiros-Residentes	1	5	6
Engenheiro-Architecto	—	—	1
Ajudante do Engenheiro Residente	—	—	1
Desenhista	—	—	1
Escripturario	—	—	1
Continuo	—	—	1
Mestres de linha	5	11	16
Feitores — Turmas ordinarias	39	82	121
Feitores — » extraordinarias	1	—	1
Trabalhadores — » ordinarias	211	425	636
Trabalhadores — » extraordinarias	72	—	72
Mestres pedreiros	1	1	2
Pedreiros	25	25	50
Serventes	41	36	77
Carpinteiros	8	11	19
Ferreiros	6	5	11
Malhadores	5	3	8
Pintores	4	5	9
Machinistas dos britadores	2	—	2
Total	422	609	1.037

Linha de Rio Claro a Ityrapina

Passo a transcrever o minucioso relatorio do distincto collega, Engenheiro Pedro Soares de Camargo, sobre a construcção da linha de Rio Claro a Ityrapina e do Ramal de Santa Barbara.

"Linha de Rio Claro a Ityrapina

No anno de 1915 se proseguiu na construcção da linha de Rio Claro a Ityrapina. Essa construcção tinha sido começada do lado de Rio Claro em Julho de 1912 e do lado de Ityrapina em Maio de 1913. Em principio de 1915 a linha estava assentada desde Rio Claro até a segunda travessia do Rio Cabeça; deste ponto a Ityrapina a linha estava pregada provisoriamente com $1^{m},00$ de bitola, porém com dormentes e trilhos de bitola larga. Faltava rampar um grande numero de cortes, levantar e alargar alguns aterros, rematar as obras d'arte, e construir a maior parte dos edificios. Em 1915 foi concluido o rebaixamento e alargamento do corte da Bôa Vista com o escavador n. 3, foi rampado á mão o corte da estaca 750, e rebaixado o corte da margem esquerda do Rio Cabeça com o escavador n. 1. A terra retirada desses cortes foi empregada em reforçar o aterro da estaca 770 e o aterro de cem mil metros cubicos. Entre as duas travessias do Rio Cabeça foram rampados todos os cortes, menos o da estaca 960 que já tinha sido alargado em 1914; estes cortes foram rampados á mão exceptuando os cortes das estacas 1185, 1200, 1205 e 1270 que foram alargados e rebaixados pelos escavadores ns. 2 e 3. A terra retirada desses cortes serviu para levantar e alargar os aterros das margens do Rio Cabeça, principalmente o da estaca 1220. Entre a segunda travessia do rio Cabeça e Ityrapina foram rampados os cortes das estacas 1520 e 1930. Os aterros deste trecho apesar de já estarem no grêde ainda precisavam de muita terra, principalmente os tres aterros grandes e dois aterros da encosta ingreme vizinha do rio Cabeça. Para reforço destes aterros foram alargados com os escavadores ns. 2 e 4 a maior parte dos cortes situados entre os kilometros 169 e 173. Nos ultimos dias do anno o escavador n. 2 foi mudado para a esplanada de Ityrapina afim de fazer terra para levantar a linha em alguns desvios. Para a preparação do

leito da linha foram escavados e transportados a uma distancia média de mil metros, 241.000 metros cubicos de terra, piçarra e pedra, dos qnaes 172.000 metros cubicos foram escavados pelos escavadores mecanicos, e 69 mil pelos meios ordinarios. A classificação approximada dos materiaes escavados é a seguinte: terra 40 %, piçarra 50 %, e pedra 10 %. As obras d'arte construidas nos annos precedentes foram rematadas. Foi concluida a construcção da ponte de 12 metros na seguuda travessia do rio Cabeça, e a do pontilhão de 5 metros sobre o ribeirão de Ityrapina. Foram construidos durante o anno: cinco passagens inferiores de 4 metros de vão, uma de 6 metros, e um boeiro aberto de 1 metro, todos de alvenaria de tijolos; dois boeiros duplos e quatro boeiros, de cimento armado, $2^m,10$ de diametro; um boeiro duplo e nove boeiros, ovaes, de concreto, $0^m,80$ por 1 metro; doze boeiros de concreto de $0^m,60$ de diametro; e dois boeiros Armco de $0^m,65$ de diametro. Em Itapé, Graúna e Ityrapina foram construidos os edificios para estações e casas dos chefes, foram começadas as casas para empregados. Em Ityrapina se construiram: um armazem de baldeação com 100 metros de comprimento, com um pavilhão para privadas, um pavilhão para restaurante proximo á estação, uma casa para transformadores, duas fossas para despejo de esgotos, uma casa para as bombas elevatorias de agua, e tres casas de madeira para empregados. Em Batovy e Ityrapina se construiram caixas d'agua de 50 metros cubicos. Estas caixas são de cimento armado, cylindricas, tem $4^m,50$ de diametro interno e $3^m,20$ de altura d'agua. As paredes tem 10 centimetros de espessura, e são armadas de percintas de ferro chato, e metal deployé. O fundo tem 25 centimetros de espessura, e é armado com barras de ferro redondo. As caixas se apoiam sobre muros cylindricos de alvenaria de tijolos. Ellas são alimentadas: em Batovy por uma bomba a vapor que toma a agua de um corrego affluente do ribeirão das Araras, em Ityrapina por uma bomba centrifuga movida a energia electrica que eleva a agua do ribeirão onde está o pontilhão de 5 metros. Durante o anno foi pregada definitivamente a linha, desde a segunda travessia do rio Cabeça até Ityrapina; foram concluidos os desvios de Batovy, Itapé e Graúna; foram assentados em Ityrapina os desvios e os triangulos de reversão para as bitolas de $1^m,60$ e $1^m,00$. A linha foi lastrada de pedra em toda a sua extensão, ficando por empedrar

cinco dos aterros mais altos. A cerca ficou concluida dos dois lados da linha em toda a sua extensão. Em 1915 continuamos a tratar das desapropriações: passamos seis escrituras publicas e tres particulares. Começamos o anno com 340 trabalhadores, este numero foi depois elevado, tendo attingido a 620 em Julho; a partir de Agosto, com a terminação dos serviços, o pessoal foi se reduzindo gradualmente até attingir em Outubro a 200 homens, numero com que chegou ao fim do anno. Aiuda este anno dirigiu a construcção o mestre de linha João Basso que prestou excellentes serviços.

Nos quatro primeiros mezes de 1916 se trabalhou em concluir a construcção da linha de Rio Claro a Ityrapiua. Foi feito o movimento de terra na esplanada de Ityrapiua; se fez o empedramento da linha nos cinco aterros altos; se terminou a construcção das casas de empregados em Itapé, Graúna e Ityrapina; se construiram tres casas de turma e os depositos de carros e de machinas em Ityrapina; se prolongou em 70 metros o armazem de baldeação, e se iniciou a construcção do armazem proprio desta ultima estação.

Em resumo: — A construcção da linha de Rio Claro a Ityrapiua se fez por administração, em cerca de tres annos e meio. Este relatorio abrange: a linha de 1^{m},60 de bitola compreheudida entre a porteira da sahida da esplanada de Rio Claro e o pontilhão do ribeirão de Ityrapina; a linha de 1^{m},00 de bitola comprehendida entre a antiga e a nova estação de Ityrapiua; e a linha de 1^{m},00 de bitola parallela á linha de 1^{m},60, desde a estação nova de Ityrapina até o pontilhão de 5 metros. Para preparação do leito da linha se escavaram 1.343.000 metros cubicos de terra, piçarra e pedra. Deste volume, 473.000 metros cubicos ou cerca de 35 % foram escavados com o escavador mecanico. A classificação approximada dos materiaes escavados é a seguinte: terra 40 % 537.200 metros cubicos, piçarra 50 % 671.500 metros cubicos, e pedra 10 % 134.300 metros cubicos. Construimos 48.069 metros de linha de 1^{m},60 de bitola, sendo 40.594 em linha principal e 7.475 em desvios. As linhas de bitola larga foram construidas com trilhos de 45 kilos por metro, exceptuando 3.200 metros de desvios em Ityrapina que estão com trilhos de 32 kilos. A extensão total das linhas de 1^{m},00 de bitola que construimos é de 6.960 metros, sendo 1.960 metros em linha principal e 5.000 metros em desvios. Das linhas de bitola estreita 4.960 metros

foram construidos com trilhos de 32 kilos por metro, e 2.000 metros com trilhos de 25 kilos. As estações de Batovy, Itapé e Graúna tem cada uma dois desvios com quatro chaves, todas estas do typo de trilhos de 45 kilos por metro. A estação de Ityrapina tem : treze desvios e um triangulo com 21 chaves, para a bitola de $1^{m},60$; doze desvios e um triangulo com 25 chaves, para a bitola de $1^{m},00$. Das chaves de Ityrapina, as da bitola larga são do typo de trilhos de 45 kilos por metro, menos cinco que são do typo de 32 kilos; as da bitola estreita são do typo de 25 kilos, exceptuando cinco que são do typo de 32 kilos.

A linha tem quatro estações além de Rio Claro : Batovy, Itapé, Graúna e Ityrapina. Entre estas duas está projectado um posto telegraphico. As estações de Batovy, Itapé e Graúna tem plataforma de 5 metros de largura, accommodações para o serviço do trafego, aparelhos sanitarios e armazem. Itapé e Graúna são do mesmo typo, Batovy é um pouco maior. Em cada uma destas tres estações foram construidas uma casa para morada do chefe e um grupo de tres casas para empregados. Em Batovy os quintaes das casas são murados. Em todas as estações ha abastecimento de agua e serviço de esgotos. Em Ityrapina foi construida uma estação para baldeação de passageiros; esta estação tem accommodações para o serviço do trafego e para o publico; ella está situada no meio de uma plataforma de 17 metros de largura na qual se faz a baldeação; no meio dessa plataforma se construiu um pavilhão para restaurante. O armazem de baldeação de Ityrapina tem 170 metros de comprimento, a sua coberta abrange a plataforma de baldeação e mais uma linha de cada bitola. Foi feito ao lado do armazem de baldeação um pavilhão para privadas. Foram construidos mais em Ityrapina os seguintes edificios : um deposito de locomotivas, um deposito de carros, uma casa para o chefe da estação, um grupo de duas casas para empregados, tres casas de madeira para empregados da locomoção, uma casa para os transformadores, e uma casa para a bomba elevatoria. Nos logares apropriados foram edificadas quatro casas de turma. Na margem direita de Corumbatahy foi feita uma casa para morada do guarda da ponte. Foram construidas duas caixas d'agua de cimento armado, de 50 metros cubicos, em Batovy e Ityrapina. Está em construcção em Graúua uma caixa de 100 metros cubicos, enterrada no solo, os taludes revestidos de uma fiada de tijolos, rebocada com

argamassa de cimento. O abastecimento de agua é feito do seguinte modo: em Batovy por meio de uma bomba a vapor que recalca em um encanamento de 2'' a agua de um corrego affluente do ribeirão das Araras; em Itapé, por um encanamento de 2'' que traz por gravidade a agua de uma cabeceira; em Graúna por um encanamento de 2'' que traz tambem por gravidade a agua de duas nascentes altas; e em Ityrapina, por meio de uma bomba centrifuga movida a energia electrica que recalca a agua do ribeirão em um encanamento de 3''. Ao lado desta bomba centrifuga, foi assentada como sobresalente uma bomba a vapor ligada a um encanamento de 2''. Em Ityrapina foi construido um filtro de areia e um reservatorio enterrado, de 20 metros cubicos, destinados a purificar a parte da agua do ribeirão que serve á estação, ao armazem de baldeação e ás habitações dos empregados.

As obras d'arte construidas na linha de Rio Claro a Ityrapina são 126: 3 pontes, 1 pontilhão, 2 passagens superiores, 12 passagens inferiores, 103 boeiros, 2 muros de arrimo, 1 boeiro para desvio de aguas, e 2 pontes para estradas de rodagem. A linha está fechada de ambos os lados com cerca de arame farpado de quatro fios e postes metallicos. Ella está lastrada de pedra em toda a sua extensão. Foram construidas duas linhas telegraphicas. A estação, armazem e esplanada de Ityrapina estão illuminadas a luz electrica. As terras e bemfeitorias occupadas pela linha e suas dependencias pertencem a 67 propriedades. Quasi todas essas terras e bemfeitorias já estão adquiridas para a Companhia, faltando indemnizar apenas 7 proprietarios. Estes ainda não foram indemnizados, uns por estarem ausentes, outros por terem os seus sitios em processo de divisão judicial ».

Relação das obras d'arte e dos edificios

Kilometro 134+859—Começo da linha construida.
Kilometro 135+756—Passagem inferior, 4 metros de vão, 3m,40 de altura, alicerce de concreto, alas e paredes de tijolos, vigas metallicas.
Kilometro 136+120—Boeiro aberto, 2 metros de vão, 1 metro de altura, alvenaria de pedra, vigas metallicas.
Kilometro 137+238—Passagem superior, 3 vãos, alicerce de pedra, pilares de tijolos, vigas e estrado de cimento armado.
Kilometro 137+550—Boeiro em arco, 1 metro de vão, 1 metro de pé direito, 53 metros de comprimento, alvenaria de pedra.
Kilometro 138+149—Boeiro Armco, 0m,90 de diametro, 10 metros de comprimento, testas de pedra secca.
Kilometro 138+513—Boeiro em arco, 0m,80 de vão, 1 metro de pé direito, 41 metros de comprimento, alvenaria de tijolos.
Kilometro 138+737—Passagem superior, 3 vãos, alicerce de pedra, pilares de tijolos, vigas e estrado de cimento armado.
Kilometro 138+767—Boeiro aberto de 2 metros de vão, 1 metro de altura, alvenaria de pedra, vigas metallicas.
Kilometro 139+114—Boeiro em arco, 0m,80 de vão, 1 metro de pé direito, 42 metros de comprimento, alvenaria de tijolos.
Kilometro 139+153—Passagem inferior, 3 metros de vão e de altura, alvenaria de pedra, vigas metallicas.
Kilometro 139+393—Boeiro oval, 0m,80 por 1 metro, 21 metros de comprimento, de concreto, testas de tijolos.
Kilometro 139+928—Passagem inferior, 2 metros de vão, 4m,20 de altura, alvenaria de pedra, vigas metallicas.
Kilometro 140+004—Casa de turma.
Kilometro 140+536—Boeiro de cimento armado, 1m,70 de diametro, 50 metros de comprimento, alas de tijolos.
Kilometro 141+060—Boeiro Armco, 0m,65 de diametro, 15 metros de comprimento, testas de pedra secca.
Kilometro 141+485—Passagem inferior, 4 metros de vão, 3m,40 de altura, alicerce de concreto, alas e paredes de tijolos, vigas metallicas.
Kilometro 141+747—Ponte sobre o rio Cornmbataby, 3 vãos, um central de 30 metros e 2 lateraes de 15 metros, encontros e pilares de 8 metros de altnra, de pedra apparelhada, vigas metallicas.
Kilometro 141+755—Boeiro Armco para desvio de aguas, 0m,90 de diametro, 18 metros de comprimento, testas de pedra secca.
Kilometro 142+053—Casa para o guarda da ponte.
Kilometro 142+096—Boeiro aberto, 1 metro de vão, 1 metro de altnra, alvenaria de pedra, vigas de trilhos.
Kilometro 142+692—Boeiro Armco, 0m,90 de diametro, 16 metros de comprimento, testas de pedra secca.

Kilometro 143+026—Grupo de 3 casas para empregados, estação Batovy.
Kilometro 143+056—Casa para o chefe da estação de Batovy.
Kilometro 143+135—Estação de Batovy.
Kilometro 143+188—Caixa d'agua de cimento armado, 4m,50 de diametro, 3m,20 de altura d'agua, alicerce de concreto, muro de supporte de tijolos.
Kilometro 143+203—Boeiro aberto, 1 metro de vão, 1 metro de altura, 13 metros de comprimento, alvenaria de tijolos, vigas de trilhos.
Kilometro 143+504—Boeiro de cimento armado, 2m,10 de diametro, 15 metros de comprimento, alas de tijolos.
Kilometro 143+504—Ponte para estrada de rodagem, 2m,50 de vão, 1m,50 de altura, pedra secca, vigas de madeira.
Kilometro 143+557—Passagem inferior, 4 metros de vão, 3m,40 de altura, alicerce de pedra, alas e paredes de tijolos, vigas metallicas.
Kilometro 143+821—Boeiro de cimento armado, 2m,10 de diametro, 18 metros de comprimento, alas de tijolos.
Kilometro 144+025—Boeiro duplo de cimento armado, 2m,10 de diametro, 33 metros de comprimento, alas de tijolos.
Kilometro 144+120—Passagem inferior, 4 metros de vão, 3m,40 de altura, alicerce de pedra, alas e paredes de tijolos, vigas metallicas.
Kilometro 144+461—Ponte de estrada de rodagem, 2m,50 de vão, 2m,00 de altura, pedra secca, vigas de madeira.
Kilometro 144+461—Passagem inferior, 2m,50 de vão, 2 metros de altura, alvenaria de pedra, vigas metallicas.
Kilometro 144+867—Boeiro Armco, 0m,90 de diametro, 37 metros de comprimento, testas de pedra secca.
Kilometro 145+063—Boeiro Armco, 0m,90 de diametro, 12 metros de comprimento, testas de pedra secca.
Kilometro 145+480—Boeiro Armco, 0m,80 de diametro, 28 metros de comprimento, testas de pedra secca.
Kilometro 145+553—Boeiro Armco, 1m,50 de diametro, 37 metros de comprimento, testas de pedra secca.
Kilometro 145+787—Boeiro Armco, 0m,65 de diametro, 24 metros de comprimento, testas de pedra secca.
Kilometro 145+990—Boeiro Armco, 0m,90 de diametro, 37 metros de comprimento, testas de pedra secca.
Kilometro 146+387—Boeiro Armco, 0m,90 de diametro, 32 metros de comprimento, testas de pedra secca.
Kilometro 146+454—Boeiro Armco, 0m,90 de diametro, 47 metros de comprimento, testas de pedra secca.
Kilometro 146+648—Boeiro Armco, 0m,90 de diametro, 41 metros de comprimento, testas de pedra secca.
Kilometro 146+726—Boeiro Armco, 0m,65 de diametro, 19 metros de comprimento, testas de pedra secca.
Kilometro 146+920—Boeiro de concreto, 0m,60 de diametro, testas de tijolos.
Kilometro 147+153—Boeiro Armco, 0m,80 de diametro, 37 metros de comprimento, testas de pedra secca.

Kilometro 147+261—Boeiro Armco, $0^m,90$ de diametro, 53 metros de comprimento, testas de pedra secca.
Kilometro 147+660—Boeiro Armco, $0^m,90$ de diametro, 42 metros de comprimento, testas de pedra secca.
Kilometro 147+804—Boeiro Armco, $0^m,90$ de diametro, 11 metros de comprimento, testas de pedra secca.
Kilometro 147+947—Boeiro Armco, $0^m,65$ de diametro, 12 metros de comprimento, testas de pedra secca.
Kilometro 148+086—Boeiro Armco, $0^m,90$ de diametro, 11 metros de comprimento, testas de pedra secca.
Kilometro 148+500—Boeiro de concreto, $0^m,60$ de diametro, 6 metros de comprimento, testas de tijolos.
Kilometro 149+476—Boeiro Armco, $0^m,90$ de diametro, 56 metros de comprimento, testas de pedra secca.
Kilometro 149+800—Boeiro de concreto, $0^m,60$ de diametro, 6 metros de comprimento, testas de tijolos.
Kilometro 149+880—Casa de turma.
Kilometro 149+977—Boeiro Armco, $0^m,90$ de diametro, 50 metros de comprimento, testas de pedra secca.
Kilometro 150+130—Boeiro de concreto, $0^m,60$ de diametro, 6 metros de comprimento, testas de tijolos.
Kilometro 150+391—Boeiro Armco, $0^m,90$ de diametro, 56 metros de comprimento, testas de pedra secca.
Kilometro 150+544—Boeiro Armco, $0^m,65$ de diametro, 32 metros de comprimento, testas de pedra secca.
Kilometro 151+146—Passagem inferior, 6 metros de vão, $3^m,40$ de altura, alicerce de concreto, alas e parede de tijolos, vigas metallicas.
Kilometro 151+261—Boeiro Armco, $0^m,90$ de diametro, 51 metros de comprimento, testas de pedra secca.
Kilometro 151+411—Boeiro de cimento armado, $2^m,10$ de diametro, 46 metros de comprimento, alas de tijolos.
Kilometro 151+560—Boeiro Armco, $0^m,90$ de diametro, 50 metros de comprimento, testas de pedra secca.
Kilometro 152+156—Ponte sobre o rio Cabeça, 30 metros de vão, encontros de pedra de 7 metros de altura, vigas metallicas.
Kilometro 152+856—Boeiro de cimento armado, $2^m,10$ de diametro, 19 metros de comprimento, alas de tijolos.
Kilometro 153+340—Boeiro oval, $0^m,80$ por 1 metro, 9 metros de comprimento, de concreto, testas de tijolos.
Kilometro 153+760—Boeiro oval, $0^m,80$ por 1 metro, 10 metros de comprimento, de concreto, testas de tijolos.
Kilometro 153+893—Boeiro Armco, $0^m,90$ de diametro, 11 metros de comprimento, testas de tijolos.
Kilometro 154+810—Boeiro de cimento armado, $2^m,10$ de diametro, 13 metros de comprimento, alas de tijolos.
Kilometro 155+156—Boeiro de cimento armado, $2^m,10$ de diametro, 13 metros de comprimento, alas de tijolos.
Kilometro 155+681—Boeiro de concreto, $0^m,60$ de diametro, 6 metros de comprimento, testas de tijolos.
Kilometro 155+885—Boeiro oval, $0^m,80$ por 1 metro, 15 metros de comprimento, de concreto, testas de tijolos.

Kilometro 156+060—Boeiro de cimento armado, $2^m,10$ de diametro, 16 metros de comprimento, alas de tijolos.
Kilometro 156+415—Boeiro Armco, $0^m,65$ de diametro, 22 metros de comprimento, testas de tijolos.
Kilometro 156+562—Grupo de 3 casas de empregados, estação Itapé.
Kilometro 156+586—Estação de Itapé.
Kilometro 156+590—Casa para o chefe da estação de Itapé.
Kilometro 156+892—Boeiro duplo de cimento armado, $2^m,10$ de diametro, 13 metros de comprimento, alicerce sobre estacas de cimento, alas de tijolos.
Kilometro 157+873—Boeiro oval, $0^m,80$ por 1 metro, 21 metros de comprimento, de concreto, testa de pedra secca.
Kilometro 158+210—Boeiro oval, $0^m,80$ por 1 metro, 8 metros de comprimento, testas de tijolos, boeiro de concreto.
Kilometro 158+630—Boeiro Armco, $0^m,90$ de diametro, 16 metros de comprimento, testas de tijolos.
Kilometro 158+900—Boeiro de concreto, $0^m,60$ de diametro, 6 metros de comprimento, testas de tijolos.
Kilometro 159+507—Boeiro duplo oval, $0^m,80$ por 1 metro, 28 metros de comprimento, de concreto, testas de tijolos.
Kilometro 159+891—Boeiro oval de concreto, $0^m,80$ por 1 metro, 9 metros de comprimento. testas de tijolos.
Kilometro 160+127—Boeiro oval de concreto, $0^m,80$ por um metro, 11 metros de comprimento, testas de tijolos.
Kilometro 160+660—Casa de turma.
Kilometro 160+770—Boeiro duplo de cimento armado, $2^m,10$ de diametro, 13 metros de comprimento, alas de tijolos.
Kilometro 161+205—Boeiro de concreto, $0^m,60$ de diametro, 6 metros de comprimento, testas de tijolos.
Kilometro 161+769—Passagem inferior, 4 metros de vão, $3^m,40$ de altura, alicerce de concreto, alas e paredes de tijolos, vigas metallicas.
Kilometro 162+168—Boeiro Armco, $0^m,65$ de diametro, 16 metros de comprimento, testas de tijolos.
Kilometro 162+341—Boeiro Armco, $0^m,90$ de diametro, 31 metros de comprimento, testas de tijolos.
Kilometro 162+498—Estação de Graúna.
Kilometro 162+565—Casa para o chefe da estação de Graúna.
Kilometro 162+585—Grupo de 3 casas para empregados, estação de Graúna.
Kilometro 162+674—Boeiro Armco, $0^m,90$ de diametro, 24 metros de comprimento, testas de tijolos.
Kilometro 163+024—Boeiro oval de concreto, $0^m,80$ por 1 metro, 11 metros de comprimento, testas de tijolos.
Kilometro 163+180—Boeiro Armco, $0^m,90$ de diametro, 15 metros de comprimento, testas de tijolos.
Kilometro 163+506—Passagem inferior, 4 metros de vão, $3^m,40$ de altura, alicerce de concreto, alas e paredes de tijolos, vigas metallicas.
Kilometro 163+544—Boeiro de cimento armado, $2^m,10$ de diametro, 16 metros de comprimento, alas de tijolos.

Kilometro 164+115—Boeiro de concreto, 0m,60 de diametro, 6 metros de comprimento, testas de tijolos.

Kilometro 164+247—Boeiro de concreto, 0m,60 de diametro, 6 metros de comprimento, testas de tijolos.

Kilometro 164+520—Boeiro de cimento armado, 2m,10 de diametro, 22 metros de comprimento, alas de tijolos.

Kilometro 164+820—Ponte sobre o rio Cabeça, 12 metros de vão, encontros de pedra de 7 metros de altura, vigas metallicas.

Kilometro 165+015—Boeiro Armco, 0m,90 de diametro, 18 metros de comprimento, testas de tijolos.

Kilometro 165+021—Boeiro aberto, 0m,80 de vão, 1 metro de altura, encontros de pedra secca, capeamento de tijolos, vigas metallicas.

Kilometro 165+084—Boeiro aberto, 0m,80 de vão, 1 metro de altura, encontros de pedra secca, capeamento de tijolos, vigas metallicas.

Kilometro 165+084—Muro de arrimo, á direita da linha, escorando o talude do corte, muro de pedra secca.

Kilometro 165+171—Boeiro aberto, 0m,80 de vão, 1 metro de altura, pedra secca, capeamento de tijolos, vigas metallicas.

Kilometro 165+270—Boeiro Armco, 0m,90 de diametro, 16 metros de comprimento, testas de tijolos.

Kilometro 165+288—Boeiro Armco, 0m,90 de diametro, 22 metros de comprimento, testas de tijolos.

Kilometro 165+360—Boeiro Armco, 0m,90 de diametro, 29 metros de comprimento, testas de tijolos.

Kilometro 165+415—Boeiro aberto, 0m,80 de vão, 1 metro de altura, pedra secca, capeamento de tijolos, vigas metallicas.

Kilometro 165+552—Boeiro aberto, 0m,80 de vão, 1 metro de altura, pedra secca, capeamento de tijolos, vigas metallicas.

Kilometro 165+588—Boeiro aberto, 0m,80 de vão, 1 metro de altura, pedra secca, capeamento de tijolos, vigas metallicas.

Kilometro 165+642—Boeiro Armco, 0m,90 de diametro, 9 metros de comprimento, testas de tijolos.

Kilometro 165+660—Muro de arrimo de pedra secca, escorando o aterro, do lado esquerdo da linha.

Kilometro 165+736—Boeiro Armco, 0m,90 de diametro, 16 metros de comprimento, testas de tijolos.

Kilometro 165+820—Boeiro Armco, 0m,90 de diametro, 28 metros de comprimento, testas de tijolos.

Kilometro 165+921—Boeiro aberto, 0m,80 de vão, 1 metro de altura, pedra secca, capeamento de tijolos, vigas metallicas.

Kilometro 165+970—Boeiro aberto, 0m,80 de vão, 1 metro de altura, pedra secca, capeamento de tijolos, vigas metallicas.

Kilometro 166+276—Boeiro Armco, 0m,65 de diametro, 9 metros de comprimento, testas de tijolos.

Kilometro 166+370—Boeiro capeado, em degráos, $0^m,80$ de vão, pedra secca.
Kilometro 166+734—Boeiro Armco, $0^m,65$ de diametro, 15 metros de comprimento, testas de tijolos.
Kilometro 166+911—Boeiro Armco, $0^m,65$ de diametro, 21 metros de comprimento, testas de tijolos.
Kilometro 167+490—Boeiro em arco, 2 metros de vão, $1^m,80$ de altura, 83 metros de comprimento, calçada corrida de pedra secca, base dos pés direitos em cimento armado, pés direitos, arco e tympanos de tijolos.
Kilometro 178+866—Boeiro Armco, $0^m,90$ de diametro, 72 metros de comprimento, testas de tijolos.
Kilometro 167+905—Boeiro Armco, $1^m,50$ de diametro, 69 metros de comprimento, testas de tijolos.
Kilometro 168+230—Boeiro Armco, $1^m,50$ de diametro, 93 metros de comprimento. Este boeiro é prolongado a juzante por 20 metros de boeiro oval de concreto, $0^m,80$ por 1 metro, testas de tijolos.
Kilometro 168+776—Boeiro Armco, $0^m,90$ de diametro, 42 metros de comprimento, testas de tijolos.
Kilometro 168+839—Passagem inferior, 3 metros de vão e de altura, alvenaria de tijolos, vigas metallicas.
Kilometro 169+250—Boeiro Armco, $0^m,80$ de diametro, 30 metros de comprimento, testas de tijolos.
Kilometro 170+030—Boeiro de concreto, $0^m,60$ de diametro, 6 metros de comprimento, testas de tijolos.
Kilometro 170+138—Boeiro Armco, $0^m,65$ de diametro, 15 metros de comprimento, testas de tijolos.
Kilometro 170+540—Boeiro de concreto, $0^m,60$ de diametro, 7 metros de comprimento, testas de tijolos.
Kilometro 171+180—Boeiro de concreto, $0^m,60$ de diametro, 7 metros de comprimento, testas de tijolos.
Kilometro 172+096—Boeiro duplo Armco, $0^m,90$ de diametro, 30 metros de comprimeuto, testas de tijolos.
Kilometro 172+950—Boeiro Armco, $0^m,65$ de diametro, 15 metros de comprimento, testas de tijolos.
Kilometro 173+340—Passagem inferior, 4 metros de vão, $3^m,40$ de altura, alicerce de concreto, alas e paredes de tijolos, vigas metallicas.
Kilometro 173+490—Boeiro Armco, $0^m,65$ de diametro, 9 metros de comprimento, testas de tijolos.
Kilometro 173+830—Mastro de signaes de Ityrapina.
Kilometro 174+286—Caixa d'agua de cimento armado, $4^m,50$ de diametro, $3^m,20$ de altura d'agua, alicerce de concreto, muro de supporte de tijolos.
Kilometro 174+370—Estação de Ityrapina.
Kilometro 174+382—Restaurante de Ityrapina.
Kilometro 174+486—Casa para o chefe da estação de Ityrapina.
Kilometro 174+584—Grupo de 2 casas para empregados de Ityrapina.
Kilometro 174+682—Mastro de signaes de Ityrapina.
Kilometro 174+920—Casa dos transformadores.
Kilometro 175+453—Poutilhão de 5 metros de vão, encontros de pedra de 7 metros de altura, vigas metallicas.
Kilometro 175+463—Casa para as bombas elevatorias.

Linhas construidas

Linhas de 1m,60 de bitola

Linha Principal — Da porteira da esplanada de Rio Claro ao pontilhão de Ityrapina . . .			40594 metros
Desvios — Batovy, 2 desvios com 4 chaves		1144 metros	
Itapé, 2 desvios com 4 chaves		917 metros	
Graúna, 2 desvios com 4 chaves		1114 metros	
Ityrapina, 13 desvios e 1 triangulo, com 21 chaves . .		4300 metros	7475 metros
Total, bitola larga			48069 metros

Linhas de 1m,00 de bitola

Linha Principal — Linha de Ityrapina a Jahú, do eixo da estação nova a esplanada da estação antiga de Ityrapina .	1100 metros	
Linha de Ityrapina a Visconde, do entroncamento com o ramal do Jahú ao pontilhão de Ityrapina .	860 metros	1960 metros
Desvios — Ityrapina, 12 desvios e 1 triangulo, com 25 chaves		5000 metros
Total, bitola estreita		6960 metros

Quadro das declividades

Posição kilometrica	Altitudes	Declividades	Nivel metros	Rampa Importação metros	Rampa Exportação metros
134 + 859	617m,00				
		0	251		
135 + 110	617m,00				
		0.6 %			520
135 + 630	613m,88				
		0	260		
135 + 890	613m.88				
		0.6 %		840	
136 + 730	618m,92				
		0	300		
137 + 030	618m,92				
		1.7 %			4540
141 + 570	541m,74				
		0	280		
141 + 850	541m74				
		1.2 %		760	
142 + 610	550m,86				
		0	1240		
143 + 850	550m,86				
		1.8 %		1280	
145 + 130	573m,90				
		1.55 %		260	
145 + 390	577m,93				
		1.8 %		3300	
148 + 690	637m,33				
		0	420		
149 + 110	637m,33				
		1.8 %			2860
151 + 970	585m,85				
		0	2060		
154 + 030	585m,85				
		0.4 %		1800	
155 + 830	593m,05				
		0	1000		
156 + 830	593m,05				
		1.2 %		420	
157 + 250	598m,09				
		0.4 %		1140	
158 + 390	602m,65				
		1 %		340	
158 + 730	606m,05				
		0	340		
159 + 070	606m,05				
		1.3 %			380
159 + 450	601m,11				
		0	480		
159 + 930	601m,11				
		0.6 %		2040	
161 + 970	613m,35				

Posição kilometrica	Altitudes	Declividades	Nivel metros	Rampa Importação metros	Rampa Exportação metros
161 + 970	613m,35				
		0	700		
162 + 670	613m,35				
		0.6 %		740	
163 + 410	617m,79				
		0	280		
163 + 690	617m,79				
		1.6 %		300	
133 + 990	622m,59				
		0	660		
164 + 650	622m,59				
		1.8 %		1360	
166 + 010	647m,07				
		1.6 %		1000	
167 + 010	663m,07				
		1.8 %		4720	
171 + 730	748m,03				
		0	220		
171 + 950	748m,03				
		1.4 %		700	
172 + 650	757m,83				
		0	440		
173 + 090	757m,83				
		1.5 %		480	
173 + 570	765m,03				
		0	220		
173 + 790	765m,03				
		1.5 %			200
173 + 990	762m,03				
		0	600		
174 + 590	762m,03				
		1.9 %			600
175 + 190	750m,63				
		0.6 %			220
175 + 410	749m,31				
		0	43		
175 + 453	749m,31				

Resumo

	metros	
Extensão em nivel	9.794	24 %
Extensão em rampa no sentido da importação	21.480	53 %
Extensão em rampa no sentido da exportação	9.320	23 %
Extensão total	40.594	100 %

Quadro dos alinhamentos

Posição kilometrica	Curvas				Rectas
	Raio	Angulo Central	Extensão metros	Sentido	Extensão metros
134 + 859					
. . . . .					1051
135 + 910					
. .	301m,61	68°58′	363	esquerda	
136 + 273					
. .	582m,70	15°20′	156	esquerda	
136 + 429					
. . . . .					1061
137 + 490					
. .	301m,61	43°42′	230	direita	
137 + 720					
. . . . .					286
138 + 006					
. .	301m,61	34°35′	182	esquerda	
138 + 188					
. . . . .					750
138 + 938					
. .	301m,61	39°42′	209	esquerda	
139 + 147					
. . . . .					246
139 + 393					
. .	505m,58	37°24′	330	esquerda	
139 + 723					
. . . . .					391
140 + 114					
. .	301m,61	29°50′	157	esquerda	
140 + 271					
. . . . .					220
140 + 491					
. .	312m,58	117°42′	642	direita	
141 + 133					
. . . . .					673
141 + 806					
. .	400m,00	28°22′	198	direita	
142 + 004					
. . . . .					498
142 + 502					
. .	301m,61	47°41′	251	esquerda	
142 + 753					
. . . . .					827
143 + 580					
. .	301m,61	34°23′	181	direita	
143 + 761					
. .	799m,50	8°36′	120	direita	
143 + 881					
. .	747m,36	17°10′	224	direita	
144 + 105					

Posição kilometrica	Curvas				Rectas
	Raio	Angulo Central	Extensão metros	Sentido	Extensão metros
144 + 738					633
	301 m,61	78°40′	414	esquerda	
145 + 152					
145 + 370					218
	301 m,61	66°19′	349	direita	
145 + 719					
146 + 715					996
	301 m,61	41°48′	220	esquerda	
146 + 935					
147 + 063					128
	301 m,61	40°40′	214	direita	
147 + 277					
147 + 903					626
	301 m,61	29°16′	154	direita	
148 + 057					
148 + 507					450
	301 m,61	24°42	130	esquerda	
148 + 637					
149 + 539					902
	301 m,61	30°47	162	direita	
149 + 701					
150 + 302					601
	301 m,61	38°00′	200	esquerda	
150 + 502					
150 + 703					201
	301 m,61	70°07′	369	direita	
151 + 072					
151 + 201					129
	301 m,61	104°19′	549	esquerda	
151 + 750					
152 + 235					485
	301 m,61	57°00′	300	direita	
152 + 535					
153 + 391					856
	505 m,58	9°58	88	esquerda	
153 + 479					

Posição kilometrica	Curvas				Rectas
	Raio	Augulo Central	Extensão metros	Sentido	Extensão metros
					599
154 + 078					
	301 m,61	72°58′	384	esquerda	
154 + 462					
					163
154 + 625					
	301, m61	56°49′	299	direita	
154 + 924					
					1186
156 + 110					
	505 m,58	23°48′	210	direita	
156 + 320					
					675
156 + 995					
	301 m,61	53°01′	279	esquerda	
157 + 274					
					295
157 + 569					
	301 m,61	51°41′	272	direita	
157 + 841					
					240
158 + 081					
	301 m,61	88°55′	468	esquerda	
158 + 549					
					716
159 + 265					
	301 m,61	72°12′	380	direita	
159 + 645					
					889
160 + 534					
	301 m,61	24°08′	127	esquerda	
160 + 661					
					773
161 + 434					
	301 m,61	47°53′	252	esquerda	
161 + 686					
					1259
162 + 945					
	301 m,61	24°19′	128	direita	
163 + 073					
					284
163 + 357					
	301 m,61	37°14′	196	direita	
163 + 553					
					160
163 + 713					
	301 m,61	76°46′	404	esquerda	
164 + 117					

Posição kilometrica	Curvas				Rectas
	Raio	Angulo Central	Extensão metros	Sentido	Extensão metros
164 + 382					265
	301m,61	57°57′	305	direita	
164 + 687					
164 + 840					153
	301m,61	37°03′	195	esquerda	
165 + 035					
	429m,76	32°24′	243	esquerda	
165 + 278					
165 + 393					115
	505m,58	28°20′	250	direita	
165 + 643					
165 + 925					282
	301m,61	38°00′	200	direita	
166 + 125					
166 + 541					416
	301m,61	32°40′	172	direita	
166 + 713					
	505m,58	46°00′	406	direita	
167 + 119					
167 + 349					230
	301m,61	26°47′	141	esquerda	
167 + 490					
167 + 798					308
	301m,61	33°15′	175	esquerda	
167 + 973					
168 + 521					548
	505m,58	26°58′	238	esquerda	
168 + 759					
169 + 096					337
	301m,61	106°01′	558	direita	
169 + 654					
169 + 927					273
	505m,58	15°04′	133	esquerda	
170 + 060					
170 + 409					349
	505m,58	20°30′	181	direita	
170 + 590					

Posição kilometrica	Curvas				Rectas
	Raio	Angulo Central	Extensão metros	Sentido	Extensão metros
170 + 971					381
	301m,61	89°40	472	esquerda	
171 + 443					
171 + 611					168
	301m,61	56°37'	298	direita	
171 + 909					
172 + 059					150
	301m,61	51°29'	271	esquerda	
172 + 330					
172 + 501					171
	301m,61	49°58'	263	direita	
172 + 764					
172 + 966					202
	301m,61	49°47'	262	esquerda	
173 + 228					
173 + 414					186
	301m,61	38°11'	201	direita	
173 + 615					
173 + 769					154
	301m,61	46°10	243	direita	
174 + 012					
175 + 131					1119
	505m,58	14°24	127	direita	
175 + 258					
175 + 453					195

RESUMO

	metros	
Extensão em recta	25.469	63 %
Extensão em curva	15.125	37 %
Extensão total	40.594	100 %

Linha de Nova Odessa a Santa Barbara

Em 1915 continuou a construcção da linha de Nova Odessa a Santa Barbara, que tinha sido iniciada em Março do anno auterior. Dirige esta construcção o engenheiro Alvimar de Magalhães Castro, muito competente e dedicado. Nos primeiros dias do anno trabalhavam neste serviço cerca de 40 pessoas, em Agosto esse numero foi elevado a 80, e em Novembro a 160 homens. Ao começar o anno o serviço estava atacado até o kilometro 5, em todo o valle do Recanto. Nos primeiros tres mezes, com o trem de vagonetes, ficaram abertos no grêde os cortes das estacas 90 a 120, sendo a terra destes cortes aproveitada no grande aterro da estaca 110 que assim deu passagem á linha de $1^m,60$ de bitola; ao mesmo tempo uma turma com arado preparava o leito da linha no trecho de 2 kilometros situado no planalto que separa as aguas do Recauto. das do ribeirão dos Toledos, trecho este de movimento de terra muito leve. Com o movimento de terra feito em 1914 e nos primeiros tres mezes de 1915, se preparou o leito para o asseutamento de 7 kilometros de linha de $1^m,60$; esses 7 kilometros de linha foram assentados de Abril a Junho. De Julho a Dezembro, com o trem de lastro de bitola larga se concluiu todo o serviço até o kilometro 7: foram rebaixados e rampados os cortes das estacas 190 e 250, foram rampados todos os outros cortes, completados os aterros e nivelada a linha. No kilometro 7 o ramal começa a descer para Santa Barbara desenvolvendo-se em um terreno muito accidentado, na vertente do ribeirão dos Toledos. Em Agosto e Setembro foram atacados os cortes do trecho situado entre os kilometros 7 e 10. Desses cortes foi retirada com o arado uma camada de um metro de espessura, isto permittiu assentar em todo esse trecho uma linha de $0^m,60$ de bitola; com o trem de vagonetes e com vagonetes á mão se começaram a rebaixar esses cortes já começados com o arado. Nos ultimos dias de Dezembro se prolongou a linha de bitola larga do kilometro 7 ao kilometro 8, ueste trecho a linha está no grêde, faltando concluir a rampa dos cortes. Em Novembro e Dezembro se começaram a abrir os cortes do trecho situado entre os kilometros 10 e 11: com o arado se retirou uma camada de 1 metro de espessura, para permittir o estabelecimento de uma linha de $0^m,60$. Em dois aterros desse trecho, por serem consideraveis, se começou o serviço com

vagonetes á mão, com o fim de formar uma base para a linha de $0^m,60$. O volume de terra escavado durante o anno foi de 55.000 metros cubicos, que foram transportados a uma distancia média de 500 metros. Assentaram-se dois boeiros de concreto de secção oval. Construiu-se uma casa assoalhada no kilometro 6. Continuamos a tratar das desapropriações, tendo passado durante o anno duas escripturas publicas.

Jundiahy, 23 de Abril de 1916.

Pedro Soares de Camargo

Linha de $1^m,60$ de Ityrapina a São Carlos

Em continuação, foram executados os seguintes trabalhos: um posto telegraphico (Hippodromo); dois armazens de baldeação; um escriptorio para o serviço dos armazens; uma caixa d'agua de cimento armado; duas passagens inferiores; um boeiro coberto; além disso, ficou concluido o assentamento da linha e quasi terminado o lastramento de pedra.

Jundiahy, 25 de Abril de 1916.

Alberto de Mendonça Moreira

Chefe da linha.

V

Locomoção

Passo a transcrever em sua integra o minucioso relatorio que me foi apresentado pelo Snr. Alfredo Williams, que continúa a prestar com zelo e muita intelligencia os melhores serviços á Companhia Paulista na qualidade de Chefe da Locomoção.

Illm. Snr.

Tenho a honra de passar ás mãos de V. S. o relatorio da divisão a meu cargo, referente ao anno de 1915.

Ao Illm. Snr.

Dr. Francisco Paes Leme de Monlevade,

M. D. Inspector Geral da Companhia Paulista.

Alfredo Williams,

Chefe da Locomoção.

I

Material de tracção e rodante

Era a seguinte a existeucia do material em serviço e em reparação a 31 de Dezembro de 1915:

Descripção	BITOLA DE			Total
	1m,60	0m,60	1m,00	
Locomotivas	81	11	82	174
Carros especiaes	9	—	12	21
» de passageiros	63	11	77	151
» dormitorios para passageiros	—	—	7	7
» de bagagem e correio	17	3	22	42
» de bagagem e valores	4	—	3	7
» para animaes de raça	2	—	—	2
» para transporte de carruagens	3	—	2	5
» de soccorro	3	—	3	6
Vagões diversos	1.978	54	1.429	3.461
» guindastes	2	—	2	4
» para transporte de locomotivas	2	—	—	2
Guindastes a vapor	6	—	3	9

Locomotivas

Nenhuma alteração houve no quadro de locomotivas durante o auno de 1915.

Carros especiaes

Temos na bitola de 1m,60 mais um carro do que em 1914, por ter sido transformado em "reservado de 1.ª classe" o antigo correio n.º 100.

Carros de passageiros

Na bitola de 1m,60 houve alteração na existencia de carros de passageiros.

O quadro abaixo mostra o movimento havido durante o anno de 1915:

Existiam em 1.º de Janeiro	67
Retirados para a bitola de 1m,00	7—60
Construidos e postos em trafego, um de luxo e dous restaurantes	3
Total da existencia em 31 de Dezembro	63

Os sete carros retirados da bitola de $0^m,60$ para a bitola de $1^m,00$ foram adaptados para dormitorios.

Carros de bagagem e correio

O carro "bagagem" n. 73 A, da bitola de $1^m,60$ passou a servir na bitola de $1^m,00$.

Vagões

BITOLA DE $1^m,60$

Existiam em 1.º de Janeiro	1.971
Construidos e postos em trafego . . .	7
Total em 31 de Dezembro.	1.978

BITOLA DE $0^m,60$

Fechamos o anno de 1915 com um vagão a menos do que existia em 1914, por ter ficado inutilisado num accidente, no ramal de Santa Rita, o vagão n. 12.

BITOLA DE $1^m,00$

Foi vendido o vagão n. 21, coberto simples, sem casinha, do antigo typo da fabrica "Bristol Wagon".

O estado das locomotivas em 31 de Dezembro de 1915, vae discriminado abaixo:

Descripção	BITOLA DE		
	$1^m,60$	$0^m,60$	$1^m,00$
Em estado regular	22	3	26
Em bom estado	55	8	49
Em reparação	4	—	7

São consideradas em estado regular aquellas que durante o anno percorreram mais de 100.000, 75.000 e 65.000 kilometros, segundo os typos existentes, de passageiros, cargas e manobras, na bitola de $1^m,60$; 15.000 na bitola de $0^m,60$ e, na bitola de $1^m,00$, segundo os typos respectivos, variando de 80.000 a 40.000 kilometros a base para essa consideração.

Foi de 6.911.044 kilometros o percurso das locomotivas, em 1915.

Comparado com o anno anterior, vê-se neste percurso um augmento de 115.865 kilometros, assim distribuido:

Bitola de 1m,60 —		+ 286.422
Bitola de 0m,60 —	— 2.800	
Bitola de 1m,00 —	—167.757	— 170.557
		115.865

Passamos a discriminar esse percurso pelas categorias de trens existentes:

BITOLA		SERVIÇO DO TRAFEGO — TRENS DE passageiros	mixtos	cargas	gado e frigorificos	Em manobras e reservas	Serviço da linha — Trens de lastro	TOTAL POR BITOLA
De 1m,60	1915	785.827	80.371	828.363	96.090	1.238.269	210.636	3.239.556
	1914	809.221	30.705	753.656	105.948	1.151.972	101.632	2.953.134
De 0m,60	1915	35.929	10.248	13.722	—	17.417	297	77.613
	1914	32.814	11.327	16.055	—	15.941	4.276	80.413
De 1m,00	1915	717.814	329.291	1.227.395	309.233	926.621	83.521	3.593.875
	1914	899.250	235.961	1.240.505	342.628	846.460	196.828	3.761.632
Total Geral	1915	1.539.570	419.910	2.069.480	405.323	2.182.307	294.454	6.911.044
	1914	1.741.285	277.993	2.010.216	448 576	2.014.373	302.736	6.795.179

Damos a seguir os augmentos nos percursos de locomotivas uos annos de 1908 a 1915, expressos em porcentagem sobre o percurso do anno de 1907:

Anno de 1907 PERCURSO	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915
3.844.893	% 3,26	% 18,87	% 22,74	% 36,69	% 61,34	% 95,66	% 76,73	% 79,75

O quadro seguinte mostra a existencia de locomotivas e sua utilisação, em 1915 e 1914:

Percurso em kilometros	Numero de locomotivas					
	Bitola de					
	1m,60		0m,60		1m,00	
	1915	1914	1915	1914	1915	1914
Não utilisadas.	1	—	2	—	—	—
Cedidas á Construcção (Ramal de Piracicaba) . .	—	—	2	2	—	—
De 100 a 10.000 . . .	4	3	3	5	—	—
» 10.000 » 20.000 . . .	6	6	3	3	1	2
» 20.000 » 30.000 . . .	10	13	1	1	12	7
» 30.000 » 40.000	18	33	—	—	18	14
» 40.000 » 50.000 . . .	18	12	—	—	26	25
Superior » 50.000 . . .	24	14	—	—	25	34

Como se vê, foi de 24, na bitola de 1m,60, e 25, na bitola de 1m,00, o numero de locomotivas que excederam a 50.000 kilometros.

Os maiores percursos, em 1915, couberam ás locomotivas numeros

68, da bitola de 1m,60, que fez um percurso de 72.932
7, » » » 0m,60, » » » » » 24.662
e 51, » » » 1m,00, » » » » » 69.971

Os percursos médios das locomotivas de trens de passageiros e de cargas, referidos sómente ao serviço de tracção de trens, excluindo-se os correspondentes ás manobras nas estações, foram:

Designação	Secção Paulista				Secção Rio Claro	
	Bitola de 1m,60		Bitola de 0m,60		Bitola de 1m,00	
	1915	1914	1915	1914	1915	1914
Locomotivas dos trens de passageiros	30.490	30.578	13.684	9.619	37.424	36.952
Locomotivas dos trens de cargas	25.664	22.627	4.711	4.343	34.856	36.050

Os quadros seguintes mostram os percursos médios e totaes das locomotivas, classificadas pelas dimensões dos seus elementos principaes, comparando-os com 1914.

Designação	Numero de locomotivas		PERCURSO			
			TOTAL		MÉDIO	
	1915	1914	1915	1914	1915	1914
Bitola de 1m,60						
Locomotivas de trens de passageiros						
1 a 6	6	6	330.742	299.032	55.124	49.839
8, 38 a 41 e 48 a 50	8	8	187.000	227.095	23.375	28.387
9 a 11	3	3	4.782	10.288	1.594	3.429
22	1	1	3.848	5.696	3.848	5.696
24 a 26	3	3	11.330	28.224	3.777	9.408
68 a 69	2	2	116.460	81.700	58.230	40.850
70 e 71	2	2	101.202	63.496	50.601	31.748
72 a 77	6	6	189.826	232.400	31.638	38.733
Locomotivas de trens de cargas						
12 a 15	4	4	1.510	6.517	378	1.629
17 e 18	2	2	4.616	1.126	2.308	563
19 a 21	3	3	1.271	23.734	424	7.911
27 a 29 e 33 a 37	8	8	242.251	212.420	30.281	26.552
42 a 47 e 54 a 57	10	10	357.901	298.260	35.790	29.826
58 a 63	6	6	189.256	192.138	31.543	32.023
80 a 82	3	3	127.100	80.394	42.367	26.798

Designação	Numero de locomotivas		PERCURSO			
			TOTAL		MÉDIO	
	1915	1914	1915	1914	1915	1914
Bitola de 0m,60						
Locomotivas de trens de passageiros						
3 a 11 (1914) 5 a 11 (1915)	3	4	25.671	26.754	8.557	6.689
Locomotivas de trens de cargas						
3 a 11 (1914) 5 a 11 (1915)	4	5	34.228	33.442	8.557	6.689
Bitola de 1m,00						
Locomotivas de trens de passageiros						
13 a 16	3	4	57.777	50.337	19.259	12.584
24	1	1	27.883	31.728	27.883	31.728
27, 28, 30 e 35 a 40	8	9	343.230	357.976	42.904	39.775
60 a 62	3	3	155.659	134.654	51.886	44.884
63 a 66	4	4	136.177	176.222	34.044	44.055
84 a 87	4	4	140.030	172.890	35.007	43.222
Locomotivas de trens de cargas						
1 e 2	2	2	75.765	79.694	37.883	39.847
3 a 12 e 70 a 73	14	14	592.418	625.790	42.315	44.699
17 a 23	7	7	222.967	273.142	31.852	39.020
26	1	1	18.291	24.579	18.291	24.579
31 a 34 e 41 a 53	17	17	548.118	489.607	32.242	28.800
74 a 80	7	7	322.795	322.481	46.113	46.068
81 a 83	3	3	29.309	44.939	9.770	14.979
89 e 90 (Mallet)	2	2	37.711	50.422	18.856	25.211

As locomotivas de passageiros de numeros 15 e 28 foram vendidas em 1914, a primeira á Companhia Guatapará e a segunda á Estrada de Ferro de Jaboticabal.

Ambas constaram ainda do quadro de percursos, em 1914.

A contar de 1907 foram vendidas a Estradas de Ferro affluentes da Companhia Paulista ou encostadas, por obsoletas, as seguintes locomotivas:

Da bitola de 1m,60 (encostadas) } Numeração antiga: 1, 2, 3, 4, 5, 6 e 8. Nova numeração: 16. Total 8.

Da bitola de 1m,00 (vendidas) } Numeros: 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 14, 15 (1.a), 15 (2.a), 16, 28, 29, 53 e 54. Total 15.

Damos no quadro abaixo o numero de kilometros percorridos pelas locomotivas, desde o anno de 1897 até Dezembro de 1915, com as differenças verificadas, tendo-se em vista o anno anterior.

ANNOS	Bitola de 1m.60	Bitola de 0m,60	TOTAL	Bitola de 1m,00	Total geral	Mais	Menos
1897	1.692.831	121.140	1.813.971	1.313.362	3.127.333	—	—
1898	1.586.266	75.885	1.662.151	1.260.960	2.923.111	—	204.222
1899	1.593.544	69.702	1.663.246	1.236.163	2.899.409	—	23.702
1900	1.585.200	89.500	1.674.700	1.265.456	2.940.156	40.747	—
1901	1.742.639	88.233	1.830.872	1.547.861	3.378.733	438.577	—
1902	1.691.082	79.111	1.770.193	1.701.470	3.471.663	92.930	—
1903	1.629.273	75.133	1.704.406	1.767.102	3.471.508	—	155
1904	1.645.800	76.861	1.722.664	1.775.890	3.498.554	27.046	—
1905	1.625.158	74.044	1.699.202	1.669.913	3.369.115	—	129.439
1906	1.720.916	77.992	1.798.908	1.818.463	3.617.371	248.256	—
1907	1.779.755	70.241	1.849.996	1.994.897	3.844.893	227.522	—
1908	1.828.326	87.249	1.915.575	2.107.127	4.022.702	177.809	—
1909	2.142.272	69.196	2.211.468	2.394.544	4.606.012	583.310	—
1910	2.264.696	66.462	2.331.158	2.388.099	4.719.257	113.245	—
1911	2.427.605	70.232	2.497.837	2.757.567	5.255.404	536.147	—
1912	2.615.401	122.837	2.738.238	3.465.130	6.203.368	947.964	—
1913	3.219.035	136.756	3.355.791	4.167.074	7.522.865	1.319.497	—
1914	2.953.134	80.413	3.033.547	3.761.632	6.795.179	—	727.686
1915	3.239.556	77.613	3.317.169	3.593.875	6.911.044	115.865	—

Consta do seguinte quadro o percurso total de vehiculos (carros e vagões) em 1915, comparado com 1914.

Bitola de	CARROS		VAGÕES		Percurso total por bitola	
	1915	1914	1915	1914	1915	1914
1m,60.	11.536.004	11.897.829	27.527.012	24.835.654	39.063.016	36.733.483
0m,60.	461.970	452.572	383.299	365.844	845.269	818.416
1m,00.	13.640.910	14.229.964	45.750.776	49.939.762	59.391.686	64.169.726
Total . . .	25.638.884	26.580.365	73.661.087	75.141.260	99.299.971	101.721.625

Foram incluidos no quadro acima os percursos feitos por vehiculos desta Companhia nas linhas da São Paulo Railway Company.

A diminuição no percurso foi apenas de 2.421.654 vehiculos-kilometros, em 1915, ao passo que, no confronto do anno anterior, a differença foi de 16.819.377.

Os quadros abaixo dão a conhecer, pormenorizadamente, o movimento e o percurso dos vehiculos de 1m,60 de bitola.

Designação		Carros C. P. e S. P. R. nas linhas da C. P.	Carros C. P. nas linhas da S. P. R.	Total	Carros S. P. R. nas linhas da C. P.	Percurso total dos Carros C. P.
Bitola de 1m,60	1915 . . .	12.358.156	1.401.736	13.759.892	2.223.888	11.536.004
	1914 . . .	12.465.277	1.576.640	14.041.917	2.144.088	11.897.829

Designação		Vagões C. P. e S. P. R. nas linhas da C. P.	Vagões C. P. nas linhas da S. P. R.	Total	Vagões S. P. R. nas linhas da C. P.	Percurso total dos Vagões C. P.
Bitola de 1m,60	1915 . . .	30.683.236	9.163.420	39.846.656	12.319.644	27.527.012
	1914 . . .	26.296.362	8.525.644	34.822.006	9.986.352	24.835.654

Foram as seguintes as épocas de maior intensidade de trafego, em 1915 e 1914:

Anno	Mez	Bitola de 1m,60 (Vehiculos C. P. e S. P. R.)	Bitola de 0m,60	Bitola de 1m,00
1915	Julho . . .	—	—	6.229.840
1915	Agosto. . .	—	88.734	—
1915	Dezembro .	4.594.271	—	—
1914	Julho . . .	3.892.959	89.888	6.250.768

Passamos a dar conhecimento dos serviços de reparação do material de tracção e rodante, em 1915 e 1914.

Locomotivas

Importaram em 622:847$540 as despesas de reparação de locomotivas, em 1915, menos, portanto, 36:278$620 que em 1914.

Referidas essas despesas á unidade de trabalho locomotiva-kilometro, o custo de reparação foi de

$090 em 1915,
contra $097 em 1914.

Foram reparadas nas officinas de Jundiahy, em 1915, 109 locomotivas, sendo

72 da bitola de 1m,60
8 da bitola de 0m,60 e
29 da bitola de 1m,00, não estando nesses numeros incluidas as reparações de deposito.

O quadro abaixo dá a conhecer por classificação aquellas reparações, comparando-as com 1914.

Bitola de	Reparações geraes		Reparações leves		Total	
	1915	1914	1915	1914	1915	1914
1m,60	29	31	43	21	72	52
0m,60	7	5	1	1	8	6
1m,00	29	42	—	—	29	42
Total .	65	78	44	22	109	100

Nas officinas de Rio Claro o movimento de reparações foi o seguinte:

Bitola de	Grandes reparações		Pequenas reparações		Total	
	1915	1914	1915	1914	1915	1914
0m,60	3	—	—	3	3	3
1m,00	12	17	13	8	25	25
Total .	15	17	13	11	28	28

Além das reparações especificadas acima foram feitas mais as seguintes, a pedido e por conta de Estradas estranhas:

Em Jundiahy

Da Companhia E. F. de Araraquara	1
Da Estrada de Ferro Itapura a Corumbá . .	2
Total	3

Em Rio Claro

Da Estrada de Ferro de Jaboticabal . . .	2
Da Companhia Melhoramentos de M. Alto. .	1
Da Companhia Guatapará	1
Total	4

As despesas totaes de reparação em 1915 e 1914 se distribuem do modo seguinte, pelas tres bitolas:

DESIGNAÇÃO	Em 1915	Em 1914	Differença em 1915
Bitolas de 1m,60 e 0m,60			
Pessoal	221:015$930	199:860$940	+ 21:154$990
Material	90:191$110	106:056$000	— 15:864$890
Total Rs. . . .	311:207$040	305:916$940	+ 5:290$100
Bitola de 1m,00			
Pessoal	180:484$100	213:833$090	— 33:348$990
Material	131:156$400	139:376$130	— 8:219$730
Total Rs. . . .	311:640$500	353:209$220	— 41:568$720
Total geral Rs.	622:847$540	659:126$160	— 36:278$620

As despesas com reparação de locomotivas, referidas ás unidades de trabalho, offerecem em 1915 e 1914 o seguinte confronto:

DESIGNAÇÃO	Importancia média das reparações					
	Por trem-kilometro			Por locomotiva-km.		
	Pessoal	Material	TOTAL	Pessoal	Material	TOTAL
Bitolas de 1m,60 e 0m,60						
Em 1915	$108	$044	$152	$067	$027	$094
Em 1914	$108	$058	$166	$066	$035	$101
Differença em 1915 .	—	—$014	—$014	—$001	—$008	—$007
Bitola de 1m,00						
Em 1915	$066	$047	$113	$050	$036	$086
Em 1914	$072	$047	$119	$057	$037	$094
Differença em 1915 .	—$006	—	—$006	—$007	—$001	—$008

Carros

As despesas com a conservação e reparação de carros, em 1915, importaram em 391:629$960, mais 14:389$330 que em 1914.

Constam do seguinte quadro essas despesas, discriminadas por secções:

DESIGNAÇÃO	Em 1915	Em 1914	Differença em 1915
Bitolas de 1m,60 e 0m,60			
Pessoal	85:455$620	106:558$770	— 21:103$150
Material	81:996$810	74:700$390	+ 7:296$420
Total Rs. . . .	167:452$430	181:259$160	— 13:806$730
Bitola de 1m,00			
Pessoal	124:706$250	118:584$690	+ 6:121$560
Material	99:471$280	77:396$780	+ 22:074$500
Total Rs. . . .	224:177$530	195:981$470	+ 28:196$060
Total geral Rs.	391:629$960	377:240$630	+ 14:389$330

Foram em numero de 475 os concertos procedidos em as officinas de Rio Claro, os quaes assim se distribuem:

Da bitola de $1^m,60$	284
Da bitola de $0^m,60$	4
Da bitola de $1^m,00$	187
Total . . .	475

Esses concertos foram assim classificados:

Bitola de	Grandes		Médios		Leves		Total	
	1915	1914	1915	1914	1915	1914	1915	1914
$1^m,60$	12	8	47	60	225	196	284	264
$0^m,60$	2	2	1	—	1	—	4	2
$1^m,00$	28	17	30	40	129	90	187	147
Total. . .	42	27	78	100	355	286	475	413

Nas officinas de Jundiahy apenas soffreram concertos quatro carros de passageiros, todos elles de pequena monta.

O quadro abaixo se refere áquellas despesas pela unidade de trabalho:

ANNO	POR CARRO-KILOMETRO		
	Pessoal	Material	Total
Bitolas de $1^m,60$ e $0^m,60$			
Em 1915	$007	$007	$014
Em 1914	$009	$006	$015
Differença em 1915 . .	— $002	+ $001	— $001
Bitola de $1^m,00$			
Em 1915	$009	$007	$016
Em 1914	$008	$006	$014
Differença em 1915 . .	+ $001	+ $001	+ $002

Em 31 de Dezembro de 1915 existiam em concerto nas officinas da Companhia, em Rio Claro:

Carros da bitola de $1^m,60$	12
Carros da bitola de $0^m,60$	—
Carros da bitola de $1^m,00$	15
Total	27

Está incluido no quadro acima o carro restaurante n. 5, que se incendiou na noite de 29 de Novembro de 1915, nas officinas de Rio Claro; o fogo teve inicio á noite, foi notado ás 22 horas e immediatamente atacado por empregados da Companhia, que, em grande numero e com toda a solicitude attenderam ao signal de soccorro. Este carro fôra adquirido da «Edificadora — Rio de Janeiro».

Desde o anno de 1905 até 1915 foram transformados nas officinas de Rio Claro, para trafegarem na bitola de $1^m,00$, 53 carros da bitola de $1^m,60$, e 5 da bitola de $1^m,00$ para a bitola de $0^m,60$.

Sobe a 79, na bitola de $1^m,60$, e 75, na bitola de $1^m,00$, o numero de carros já dotados de installação de luz electrica.

Elevou-se em 1915 a 51 o numero de carros que receberam nova pintura nas officinas de Rio Claro.

Offerece o quadro abaixo um confronto com o anno anterior.

Bitola de	1915	1914
$1^m,60$	18	7
$0^m,60$	2	2
$1^m,00$	31	18
Total . .	51	27

A contar do anno de 1907 foram vendidos a outras Estradas 6 carros de passageiros de bitola de $1^m,00$.

Vagões

As despesas totaes com a conservação e reparação dos vagões, vão mencionadas no quadro seguinte:

DESIGNAÇÃO	Em 1915	Em 1914	Differença em 1915
Bitolas de 1m,60 e 0m,60			
Pessoal	274:330$790	244:478$250	+ 29:852$540
Material	254:694$610	166:111$660	+ 88:582$950
Total Rs. . .	529:025$400	410:589$910	+ 118:435$490
Bitola de 1m,00			
Pessoal	129:697$420	126:074$610	+ 3:622$810
Material	138:363$000	148:061$080	— 9:698$080
Total Rs. . .	268:060$420	274:135$690	— 6:075$270
Total Geral Rs. . .	797:085$820	684:725$600	+ 112:360$220

Foram as seguintes as despesas por unidade de trabalho:

ANNOS	POR VAGÃO — KILOMETRO		
	Pessoal	Material	TOTAL
Bitolas de 1m,60 e 0m,60			
Em 1915	$010	$009	$019
Em 1914	$009	$007	$016
Differença em 1915. . .	+ $001	+ $002	+ $003
Bitola de 1m,00			
Em 1915	$003	$003	$006
Em 1914	$003	$003	$006
Differença em 1915. . .	—	—	—

Subiu a 2.036 o numero de concertos procedidos em vagões, em as officinas de Rio Claro e de Jundiahy, os quaes são distribuidos do modo seguinte :

Da bitola de $1^m,60$ . . .	1.170
» » » $0^m,60$ . . .	15
» » » $1^m,00$ . . .	823
Communs ás bitolas de $1^m,60$ e $1^m,00$	28
Total. . .	2.036

O quadro seguinte dá a conhecer a classificação desses concertos :

BITOLA DE	Grandes		Médios		Leves		TOTAL	
	1915	1914	1915	1914	1915	1914	1915	1914
$1^m,60$ . .	256	200	307	380	607	615	1.170	1.195
$0^m,60$ . .	10	6	4	—	—	15	14	21
$1^m,00$ . .	227	204	189	135	408	937	824	1.276
Communs ás bitolas de $1^m,60$ e $1^m,00$. . .	—	—	28	—	—	—	28	—
Total. .	493	410	528	515	1.015	1.567	2.036	2.492

O numero de vagões que sahiram com nova pintura, em 1915 e 1914, se confronta no quadro seguinte :

BITOLA DE	1915	1914
$1^m,60$ . . .	306	429
$0^m,60$ . . .	15	1
$1^m,00$ . . .	400	331
Total. . .	721	761

Foram reconstruidos em 1915, 30 vagões de $1^m,60$, 2 de $0^m,60$ e 21 de $1^m,00$ de bitola.

De 1907 até 1915 foram vendidos a Estradas affluentes da Companhia Paulista 3 vagões de bitola de $1^m,00$.

Material comprado ou construido

A contar de 1907 foram comprados ou construidos nas officinas de Jundiahy e de Rio Claro:

Designação	Bitolas de		
	1m,60	0m,60	1m,00
Locomotivas	20	4	39
Carros diversos	54	—	6
Carros da bitola de 1m,60 transformados para a bitola de 1m,00	—	—	50
Vagões diversos	528	14	491
Vagões frigorificos, estrados 100 e caixas 50	50	—	50
Automovel grande, para serviço do Trafego	1	—	1
Guindastes a vapor	6,5	—	3,5
Carretões para locomotivas	2	—	—

No periodo de 1907 a 1915 foram comprados 100 vagões de aço para comportar 42 toneladas, 50 ditos para comportar 40 toneladas, 200 para 26, e 100 para 12 toneladas, e 20 vagões de lastro para tombar, todos de 1m,60 de bitola.

Nas officinas de Rio Claro foram construidas 45 gaiolas, e transformados, para servirem na bitola de 1m,00, 50 carros da bitola de 1m,60. Para a bitola de 1m,00 foram compradas 450 gondolas de 8 rodas com lotação de 24 toneladas.

No anno de 1915 foram ainda construidos nas officinas de Rio Claro 2 carros restaurantes e 1 de luxo, 1 automovel grande, de 40 H. P., os vagões abertos numeros 1402 e 1403 (de 4 rodas), e as gaiolas duplas de numeros 660 a 664, todos para a bitola de 1m,60, Foram alterados 5 vagões abertos de 6 rodas para gaiolas duplas de 8 rodas, tambem para a bitola de 1m,60, assim como, para a bitola de 1m,00, 10 vagões duplos foram transformados em gaiolas.

O automovel grande, que foi entregue ao trafego, para servir ao publico, comporta de 11 a 14 pessoas.

Em 31 de Dezembro de 1915 ficaram em construcção nas officinas, em Rio Claro, 7 carros para passageiros e 10 gaiolas para gado (para a bitola de 1m,60) e 20 gaiolas para gado (para a bitola de 1m,00), e 10 caixas para vagões frigorificos.

Em Jundiahy, ficou em construcção 1 automovel, para serviço da Repartição da Linha.

II

Conducção de Trens

A despesa total com esta verba foi, em 1915, de 3.852:732$990, ou sejam 9:933$830 menos que em 1914.

O quadro seguinte mostra essas despesas referidas ás unidades de trabalho usuaes, comparando-as ao mesmo tempo com dados anteriores, do ultimo decennio.

Bitolas de 1m,60, 0m,60 e 1m,00

Anno de	Pessoal			Material			TOTAL			Differenças		
	Trem-kilometro	Locomotiva-kilometro	Vehiculo-kilometro	Trem-kilometro	Locomotiva-kilometro	Vehiculo-kilometro	Trem-kilometro	Locomotiva-kilometro	Vehiculo-kilometro	Trem-kilometro	Locomotiva-kilometro	Vehiculo-kilometro
1906	$238	$174	$012	$460	$337	$023	$698	$511	$035	—	—	—
1907	$237	$175	$012	$443	$327	$023	$680	$502	$035	— $018	— $009	—
1908	$237	$176	$012	$414	$306	$021	$651	$482	$033	— $029	— $020	— $002
1909	$217	$162	$010	$387	$289	$018	$604	$451	$028	— $047	— $031	— $005
1910	$225	$167	$011	$420	$312	$019	$645	$479	$030	+ $041	+ $028	+ $002
1911	$214	$164	$010	$456	$349	$020	$670	$513	$030	+ $025	+ $034	—
1912	$236	$178	$010	$697	$525	$030	$933	$703	$040	+ $263	+ $190	+ $010
1913	$239	$177	$011	$696	$515	$031	$935	$692	$042	+ $002	— $011	+ $002
1914	$266	$188	$012	$538	$380	$025	$804	$568	$037	— $131	— $024	— $005
1915	$265	$184	$013	$536	$373	$026	$801	$557	$039	— $003	— $011	+ $002

As despesas de conducção de trens, na Secção Paulista, em 1915 e 1914, vão discriminadas em seguida.

PESSOAL

DESIGNAÇÃO		1915	1914	Differença em 1915
Machinistas	254:271$500			
Foguistas	165:250$700			
Limpadores	67:280$100			
Outros empregados, taes como carvoeiros, bombeiros, fiscaes de lenha e pessoal para a conservação do material de tracção	189:406$370			
Pessoal das officinas que trabalhou para esta verba	16:188$750			
Total	692:397$420			
MENOS:				
Serviços feitos por conta de outras verbas	54:112$170	638:285$250	619:205$210	+ 19:080$040
Reparação de caixas d'agua, seus encanamentos e accessorios		3:325$950	3:086$880	+ 239$070
Collocação de grelhas, guarda-fogo e outros materiaes usados nas locomotivas em serviço		2:261$200	3:383$600	— 1:122$400
Lubrificação de vehiculos		5:161$690	5:333$690	— 172$000
Total		649:034$090	631:009$380	+ 18:024$710

MATERIAL

DESIGNAÇÃO	1914	1915	Differença em 1915
Carvão	116:172$425	515:690$955	— 399:518$530
Lenha	1 243:300$810	753:925$270	+ 489:375$540
Lubrificantes para locomotivas e materiaes para lubrificação de vehiculos	70:408$231	51:358$685	+ 19.049$546
Estopa	13:115$055	12:333$980	+ 781$075
Materiaes gastos em reparação de caixas d'agua, encanamentos e accessorios	12:799$900	4:693$410	+ 8:106$490
Materiaes diversos de uso corrente nas locomotivas, tijolos para guarda-fogo, grelhas, gaxetas, vidros de indicadores, pharóes, enchimento para caixas, lã de Berlim, etc.	65:515$579	65:824$470	— 308$891
Total	1.521:312$000	1:403:826$770	+ 117:485$230

Os preços médios do material, para as bitolas de $1^m,60$, $0^m,60$ e $1^m,00$, foram os seguintes em 1915 e 1914:

MATERIAL	SECÇÃO PAULISTA						SECÇÃO RIO CLARO		
	Bitola de $1^m,60$		Differença em 1915	Bitola de $0^m,60$		Differença em 1915	Bitola de $1^m,00$		Differença em 1915
	1915	1914		1915	1914		1915	1914	
Carvão — Tonelada	39$475	36$142	+ 3$333	—	36$268	—	40$000	35$481	+ 4$519
Lenha — Metro /3	3$504	3$497	+ $007	3$504	3$499	+ $005	3$187	3$216	— $029
Oleo — Litro	$547	$445	+ $102	$537	$437	+ $100	$578	$442	+ $136
Oleo combustivel — Kilogramma	$066	$075	— $009	—	—	—	—	—	—
Estopa — Kilogramma . . .	$534	$455	+ $079	$534	$455	+ $079	$532	$455	+ $077

O quadro seguinte faz menção do consumo de combustivel, lubrificantes e estopa nas locomotivas e de lubrificantes e estopa nos vehiculos, e do custo total dos mesmos.

Designação	Carvão		Lenha		Oleo combustivel		Lubrificantes		Estopa	
	Quantidade em kgs.	Importancia	Quantidade em m/s	Importancia	Quantidade em kgs.	Importancia	Quantidade em litros	Importancia	Quantidade em kgs.	Importancia
Secção Paulista										
Bitola de 1m,60										
Locomotivas	2.626.790	103:691$335	368.661	1.284:395$370	198.459	13:179$910	105.176	57:818$081	25 861,5	13:812$485
Vehiculos	—	—	—	—	—	—	23.054	12:693$892	—	—
Total	2.626.790	103:691$335	368.661	1.284:395$370	198.459	13:179$910	128 280	70:511$973	25.861,5	13:812$485
Bitola de 0m,60										
Locomotivas		—	5.548	19:442$410	—	—	2.209,5	1:186$852	713.5	380$800
Vehiculos	—	—	—	—		—	90	79$200	4	2$180
Total		—	5.548	19:442$410	—	—	2.299,5	1:266$052	717,5	382$980
Secção Rio Claro										
Bitola de 1m,00										
Locomotivas	34.900	1:396$000	805.602	973:949$290			91 361	52:794$627	27.714	14:735$390
Vehiculos	—	—	—			—	24.615	14:715$184	101,5	55$070
Total	84.900	1:396$000	305.602	973:949$290	—	—	115 976	67:509$811	27.815,5	14:790$460
Total Geral	2.661.690	105:087$335	679.811	2.277:787$070	198.459	13:179$910	246.505,5	139:287$836	54.391,5	28:985$925

Os quadros seguintes mostram o numero médio de vehiculos rebocados e o consumo de material por typo de locomotivas, nas bitolas de $1^m,60$ e $0^m,60$.

Bitola de $1^m,60$

Numero das Locomotivas	TYPO	Numero de vehiculos rebocados	Consumo kilometrico médio				
			Carvão em kilogs.	Lenha em m/³	Oleo combustivel em kilogs.	Outros oleos em litros	Estopa em kilogs.
1 a 6	Passageiros	15,27	0,429	0,079	0,519	0,048	0,008
7	Manobras	—	—	0,148	—	0,027	0,009
8, 38 a 41 e 48 a 50	Passageiros	9,86	2,311	0,071	—	0,027	0,008
9 a 11	»	2,66	2,231	0,034	—	0,019	0,008
12 a 15	Mixtas	0,38	0,109	0,007	—	0,003	0,002
17 e 18	Cargas	17,43	0,086	0,007	—	0,013	0,008
19 a 21	»	1,14	0,608	0,005	—	0,003	0,002
22	Passageiros	1,95	7,518	0,003	—	0,037	0,009
23	Manobras	—	—	0,137	—	0,030	0,009
24 a 26	Passageiros	3,73	0,152	0,026	—	0,006	0,003
27 a 29 e 33 a 37	Cargas	18,48	0,002	0,134	—	0,027	0,008
30 a 32	Manobras	—	—	0,100	—	0,020	0,008
42 a 47 e 54 a 57	Cargas	32,33	0,025	0,184	—	0,038	0,008
51 a 53 e 64 a 67	Manobras	—	0,002	0,109	—	0,020	0,008
58 a 63	Cargas	28,27	—	0,154	—	0,034	0,008
68 e 69	Passageiros	14,09	0,005	0,118	—	0,029	0,009
70 e 71	»	13,98	—	0,112	—	0,044	0,009
72 a 77	»	19,73	5,998	0,042	—	0,043	0,009
78 e 79	Manobras	—	—	0,164	—	0,027	0,009
80 a 82	Cargas	36,22	—	0,223	—	0,045	0,009

Bitola de $0^m,60$

3 a 11	Mixtas	6.13	—	0,071	—	0,028	0,009

Se referirmos somente ás bitolas de $1^m,60$ e $0^m,60$, foram as seguintes as despesas por conta de conducção de trens, referidas ás unidades de trabalho, no ultimo decennio:

ANNO de	Pessoal			Material			Total			Differenças		
	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Vehiculo kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Vehiculo kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Vehiculo kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Vehiculo kilometro
1906	$314	$197	$014	$748	$470	$033	1$062	$667	$047	—	—	—
1907	$323	$202	$015	$731	$459	$035	1$054	$661	$050	— $008	— $006	+ $003
1908	$311	$201	$015	$643	$416	$031	$954	$617	$046	— $100	— $044	— $004
1909	$266	$174	$012	$581	$379	$026	$847	$553	$038	— $107	— $064	— $008
1910	$275	$180	$014	$627	$412	$031	$902	$592	$045	+ $055	+ $039	+ $007
1911	$280	$188	$014	$693	$463	$035	$973	$651	$049	+ $071	+ $059	+ $004
1912	$319	$208	$014	$962	$628	$043	1$281	$836	$057	+ $308	+ $185	+ $008
1913	$297	$190	$014	$896	$572	$041	1$193	$762	$055	— $088	— $074	— $002
1914	$342	$208	$016	$761	$462	$036	1$103	$670	$052	— $090	— $092	— $003
1915	$317	$196	$016	$744	$458	$038	1$061	$654	$054	— $042	— $016	+ $002

Secção Rio Claro

Foi de 1.682:386$900 o total das despesas com a conducção de trens, em 1915. Em 1914, essas despesas attingiram á importancia de 1.827:830$670.

Os quadros abaixo discriminam aquellas importancias.

PESSOAL

DESIGNAÇÃO		1915	1914	Differença em 1915
Machinistas	274:891$780			
Foguistas	165:363$820			
Limpadores	76:580$730			
Outros empregados, taes como carvoeiros, lenheiros, bombeiros, fiscaes de lenha e pessoal para a conservação do material de tracção	131:072$680			
Pessoal das officinas, que trabalhou para esta verba	8:675$510			
Total	656:584$520			
MENOS:				
Serviço feito por conta de outras verbas	43:389$350	613:195$170	627:437$630	— 14:242$460
Reparação de caixas d'agua, encanamentos e accessorios		10:146$510	16:149$920	— 6:003$410
Collocação de grelhas, guarda-fogo e outros materiaes usados nas locomotivas em serviço		172$400	1:406$700	— 1:234$300
Lubrificação de vehiculos		2:554$250	2:711$790	— 157$540
Total		626:068$330	647:706$040	— 21 637$710

MATERIAL

DESIGNAÇÃO	1915	1914	Differença em 1915
Carvão	1:396$000	306:606$915	— 305:210$915
Lenha	936:999$810	774 885$290	+ 162:114$520
Lubrificantes para locomotivas e vehiculos e materiaes para a lubrificação de vehiculos	65:922$967	48:921$436	+ 17 001$531
Estopa	13:946$100	11:920$495	— 2:025$605
Materiaes gastos nas reparações de caixas d'agua, encanamentos e accessorios	10:753$000	11:989$560	1:236$560
Materiaes diversos de uso corrente para locomotivas, tijolos para guarda-fogo, grelhas, gaxetas vidros para indicadores de nivel, pharóes, enchimentos para caixas, lã de Berlim, etc.	27:300$693	25:800$934	+ 1:499$759
Total	1.056:318$570	1 180:124$630	— 123:806$060

Foi o seguinte o consumo kilometrico médio de combustivel, oleos e estopa, pelos diversos typos de locomotivas, em 1915.

Numero das Locomotivas	TYPO	Numero de vehiculos rebocados	Consumo kilometrico médio			
			Carvão em kilogrs.	Lenha em M/³	Oleos em litros	Estopa em kilogrs
1 e 2	Cargas	28,76	—	0,118	0,024	0,007
3 a 12 e 70 a 73	Mixtas	27,65	—	0,103	0,025	0,006
13, 14 e 16	Passageiros	6,59	—	0,055	0,019	0,011
17 a 23	Cargas	14,49	—	0,069	0,026	0,009
24	Passageiros	3,95	—	0,054	0,023	0,008
26	Cargas	12,58	—	0,096	0,026	0,011
27, 30 e 35 a 40	Passageiros	11,10	0,036	0,057	0,024	0,007
31 a 34 e 41 a 53	Cargas	15,42	—	0,074	0,025	0,008
54 a 59	Manobras	—	—	0,109	0,021	0,008
60 a 62	Passageiros	19,80	0,108	0,087	0,027	0,007
63 a 66	,,	27,44	—	0,119	0,025	0,009
74 a 80	Mixtas	24,54	—	0,078	0,024	0,006
81 a 83	Manobras	6,99	—	0,101	0,031	0,011
84 a 87	Passageiros	17,97	—	0,069	0,024	0,008
89 e 90 (Mallet)	Cargas	45,43	—	0,180	0,069	0,016

Se referirmos as despesas de conducção de trens na bitola de 1m,00, ás unidades de trabalho, teremos os seguintes resultados comparativos, no ultimo decennio:

ANNOS	Pessoal			Material			Total			Differenças		
	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Vehiculo kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Vehiculo kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Vehiculo kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Vehiculo kilometro
1906	$181	$151	$010	$246	$206	$013	$427	$357	$023	—	—	
1907	$177	$150	$010	$244	$205	$013	$421	$355	$023	— $006	— $002	—
1908	$184	$152	$009	$250	$207	$013	$434	$359	$022	+ $013	+ $001	— $001
1909	$181	$151	$008	$241	$204	$012	$425	$355	$020	— $009	— $004	— $002
1910	$183	$154	$009	$255	$215	$012	$438	$369	$021	— $013	+ $014	+ $001
1911	$167	$143	$007	$287	$245	$013	$454	$388	$020	+ $016	+ $019	— $001
1912	$198	$165	$008	$597	$496	$025	$795	$661	$033	+ $341	+ $273	+ $013
1913	$202	$166	$009	$571	$469	$025	$773	$635	$034	— $022	— $026	+ $001
1914	$219	$172	$010	$399	$314	$019	$618	$486	$029	— $155	— $149	— $005
1915	$227	$174	$011	$382	$294	$018	$609	$468	$029	— $009	— $018	—

Constam do quadro abaixo os preços médios, annuaes, dos materiaes usados na conducção de trens:

Annos	Carvão	Oleo Combustivel	Estopa	Outros oleos	LENHA	
					Bitolas de 1m,60 e 0m,60	Bitola de 1m,00
1892	79$538	—	$796	1$061	—	2$260
1893	51$550	—	$852	1$291	—	2$491
1894	55$529	—	$890	1$360	—	2$057
1895	46$800	—	$758	1$056	—	2$185
1896	50$000	—	$783	$847	—	2$225
1897	59$088	—	$849	1$140	—	2$215
1898	71$728	—	1$096	1$289	—	2$255
1899	64$063	—	$766	$780	2$461	2$383
1900	61$633	—	$607	$559	2$843	2$391
1901	59$512	—	$485	$577	3$023	2$665
1902	41$894	—	$494	$515	3$196	2$673
1903	46$664	—	$480	$556	3$251	2$653
1904	41$062	—	$581	$541	3$080	2$654
1905	39$283	—	$616	$447	2$962	2$586
1906	36$969	—	$577	$372	2$930	2$518
1907	40$282	—	$595	$531	2$866	2$522
1908	44$480	—	$511	$482	2$950	2$569
1909	32$370	—	$457	$409	2$828	2$577
1910	36$012	—	$387	$407	3$212	2$660
1911	39$850	—	$393	$403	3$310	2$745
1912	45$790	—	$371	$377	3$623	3$264
1913	39$631	—	$389	$363	3$648	3$268
1914	35$889	$075	$455	$443	3$497	3$216
1915	39$481	$066	$533	$562	3$504	3$187

Contribuiram para a alta verificada nos preços de oleos, além do custo propriamente dito, que foi mais elevado, os fretes maritimos, seguros de guerra, queda de cambio, etc.

Quanto ao carvão, os preços em 1914 e 1915 foram ainda baseados na ultima compra, verificada antes da conflagração européa.

III

Custeio da divisão

O total das despesas da locomoção, por conta do custeio, nas bitolas de 1m,60, 0m,60 e 1m,00 foi o seguinte:

ANNO DE	Bitolas de 1m,60 e 0m,60	Bitola de 1m,00	TOTAL
1915.	3.533:690$880	2.814:716$860	6.348:407$740
1914.	3.267:105$550	3.007:272$890	6.274:378$440
Differença em 1915 . .	+266:585$330	—192:556$030	+ 74:029$300

Os quadros abaixo distribuem com clareza essas despesas, em 1915, comparando-as com 1914.

ANNO DE	BITOLAS DE 1m,60 e 0m,60			
	Pessoal	Material	Contas	Total
1915.	1 497:056$640	2.007:889$120	28:745$120	3.533:690$880
1914.	1.423:358$880	1.808.956$700	34:789$970	3.267:105$550
Differença em 1915	+ 73:697$760	+ 198:932$420	— 6:044$850	+ 266:585$330

ANNO DE	BITOLA DE 1m,00			
	Pessoal	Material	Contas	Total
1915.	1.301:904$200	1.479:430$310	33:382$350	2.814:716$860
1914.	1.362:010$930	1.610:352$710	34:909$250	3 007:272$890
Differença em 1915	— 60:106$730	— 130:922$400	— 1:526$900	— 192:556$030

TOTAL GERAL

ANNO DE	Pessoal	Material	Contas	Total
1915.	2.798:960$840	3.487:319$430	62.127$470	6.348:407$740
1914.	2 785:369$810	3.419:309$410	69:699$220	6.274.378$440
Differença em 1915	+ 13:591$030	+ 68:010$020	— 7:571$750	+ 74.029$300

O quadro seguinte indica essas despesas subdivididas pelas diversas verbas:

Designação	BITOLAS DE 1m,60 e 0m,60 — Anno de 1915			Total em 1914	Differença em 1915
	Pessoal	Material	Total		
Administração	95:186$660	1:827$890	97:014$550	101:142$600	— 4:128$050
Despesas geraes de officinas	112:984$010	35:178$520	148:162$530	156:322$160	— 8:159$630
Conservação do edificio de officinas	35:411$540	22:688$180	58:099$720	19:955$660	+ 38:144$060
Conducção de trens	649:034$090	1.521:312$000	2.170:346$090	2.034:836$150	+ 135:509$940
Reparação de locomotivas	221:015$930	90:191$110	311:207$040	305:916$940	+ 5:290$100
» de carros	85:455$620	81:996$810	167:452$430	181:259$160	— 13:806$730
» de vagões	274:330$790	254:694$610	529:025$400	410:589$910	+ 118:435$490
Pensões	23:638$000	—	23:638$000	22:293$000	+ 1:345$000
Total	1.497:056$640	2.007:889$120	3.504:945$760	3.232:315$580	+ 272:630$180
Contas	. . . . .	. . . . .	28:745$120	34:789$970	— 6:044$850
Total geral	1.497:056$640	2.007:889$120	3.533:690$880	3.267:105$550	+ 266:585$330
	BITOLA DE 1m,00				
Administração	96:365$160	1:942$720	98:307$880	98:401$760	+ 406$120
Despesas geraes de officinas	126:547$880	43:932$390	170:480$270	184:097$750	— 13:617$480
Conservação do edificio de officinas	9:240$060	8:248$950	17:486$010	31:297$080	— 13:814$070
Conducção de trens	626:068$330	1.056:318$570	1.682:386$900	1.827:830$670	— 145:443$770
Reparação de locomotivas	180:484$100	131:156$400	311:640$500	353:209$220	— 41:568$720
» de carros	124:706$250	99:471$280	224:177$530	195:981$470	+ 28:196$060
» de vagões	129:697$420	138:363$000	268:060$420	274:135$690	— 6:075$270
Pensões	8:295$000	—	8:295$000	7:410$000	+ 885$000
Total	1.301:904$200	1.479:430$310	2.781:334$510	2.972:363$640	— 191:029$130
Contas	. . . . .	. . . . .	33:382$850	34:909$250	— 1:526$900
Total geral	1 301:904$200	1.479:430$810	2.814:716$860	3.007:272$890	— 192:556$030

Referindo as despesas totaes da Locomoção em 1915 e 1914 ás unidades de trabalho, temos os resultados seguintes:

Designação	Em 1915	Em 1914	Differença em 1915 Para mai	Para menos
Bitolas de 1m,60 e 0m,60				
Por trem-kilometro	1$727	1$770	—	$043
Por locomotiva-kilometro	1$065	1$076	—	$011
Por vehiculo-kilometro	$080	$083	—	$003
Bitola de 1m,00				
Por trem-kilometro	1$018	1$017	$001	—
Por locomotiva-kilometro	$783	$799	—	$016
Por vehiculo-kilometro	$047	$047	—	—

Considerando apenas os serviços retribuidos, excluindo serviços de lastro, manobras e paradas com vapor, temos os seguintes resultados em 1915 e 1914:

Designação	Em 1915	Em 1914	Differença em 1915 Para mais	Para menos
Bitolas de 1m,60 e 0m,60				
Por trem-kilometro	1$910	1$856	$054	—
Por vehiculo-kilometro	$084	$084	—	—
Por tonelada-kilometro de peso util	$026	$026	—	—
Bitola de 1m,00				
Por trem-kilometro	1$089	1$106	—	$017
Por vehiculo-kilometro	$049	$049	—	
Por tonelada-kilometro de peso util .	$023	$025	—	$002

Passamos a mostrar a producção de ferro e bronze, em 1915, e os seus preços médios.

As officinas de fundição de ferro e bronze de Jundiahy e de Rio Claro entregaram, em 1915, ao Almoxarifado, para serem utilisados nos diversos serviços da Locomoção e de

outras divisões, 666.832 kilogrammas de ferro fundido e 55.406 kilogrammas de bronze, em peças moldadas, cujos preços médios de fundição foram:

Ferro fundido em obras	$212
Bronze » » »	1$309

Durante o mesmo anno empregaram-se nos diversos serviços da locomoção e outras repartições 678.176 kilogrammas de ferro fundido e 55.961 kilogrammas de bronze, em peças moldadas, como se vê do quadro seguinte:

Designação	Ferro fundido moldado		Bronze fundido moldado	
	Quantidade em kilogr.	Valor em réis	Quantidade em kilogr	Valor em réis
Bitola de 1m,60				
Reparação de locomotivas	43.335	9:203$200	6.347	7:771$670
» de carros . .	38.790	8:249$960	1.583	2:043$170
» de vagões . .	108.693	23:094$090	7.682	9:493$790
Obras diversas para a Locomoção e outras divisões	154.192	32:869$540	7.067	9:058$440
Total. . . .	345.010	73:416$790	22.679	28:367$070
Bitola de 0m,60				
Reparação de locomotivas	345	73$980	313	436$760
» de carros . .	414	85$380	153	164$800
» de vagões . .	1.168	242$470	294	379$100
Obras diversas para a Locomoção e outras divisões	—	—	—	—
Total. . . .	1.927	401$830	760	980$660
Bitola de 1m,00				
Reparação de locomotivas	128.684	27:286$380	10.522	13:170$780
» de carros . .	46.567	9:927$730	4.861	6:329$640
» de vagões . .	101.121	21:442$030	13.592	17:227$880
Obras diversas para a Locomoção e outras divisões	54.867	11:592$770	3.547	4:472$055
Total. . . .	331.239	70:248$910	32.522	41:200$355

O quadro seguinte mostra a quantidade de ferro e bronze moldados, fornecida annualmente ao Almoxarifado, pelas officinas de Jundiahy, desde 1897, bem como os preços médios desses materiaes.

A contar de 1904 está tambem incluida a quantidade de bronze fornecida pela fundição de Rio Claro.

ANNO DE	Ferro fundido moldado			Bronze fundido moldado		
	Preço médio por kilogr.	Quantidade total fornecida	VALOR EM RÉIS	Preço médio por kilogr.	Quantidade total fornecida	VALOR EM RÉIS
1897	$291,2	381.402,50	111:092$870	1$744	27.550,50	48:050$465
1898	$302,3	359.314,00	108:160$021	1$691	27.722,00	46:900$039
1899	$328,7	354.794,25	116:626$603	1$635	31.418,50	51:380$315
1900	$331,3	290.962,50	96:419$503	1$832	24.162,75	44:285$482
1901	$304,8	363.531,00	110:796$646	1$750	39.333,50	68:853$220
1902	$278,7	509.036,50	141:874$457	1$382	42.590,50	58:862$094
1903	$292,7	453.057,50	132:631$438	1$215	43.809,00	53:215$646
1904	$298,6	397.535,50	118:700$022	1$085	39.491,00	42:863$545
1905	$284,6	369.211,50	105:075$133	$950	37.947,00	36:073$165
1906	$339,3	237.448,50	78:527$584	1$085	29.549,00	32:076$201
1907	$316,7	277.182,00	87:776$642	1$069	33.723,00	36:063$598
1908	$336,0	279.736,00	93:987$293	1$143	38.630,50	44.165$967
1909	$295,0	436.883,05	128:882$410	1$120	43.597,00	48:835$034
1910	$265,2	496,907,55	131:797$858	1$235	44.538,00	55:030$661
1911	$226,8	580.027,20	131:586$210	1$044	42.067,00	43:944$330
1912	$209,0	807.267,55	168:715$648	1$311	55.305,50	72:529$211
1913	$213,0	741.794,00	157:754$810	1$356	63.963,50	86:789$800
1914	$205,0	687.025,00	140:948$690	1$119	62.520,50	69:930$011
1915	$212,0	666.832,00	141:632$150	1$309	55.406,00	72:532$050

Fornecimentos a diversos

Nas officinas de Jundiahy e de Rio Claro, foram executados serviços para outras repartições e para extranhos, na importancia de 1.384:877$640, que se distribue da seguinte fórma:

DESCRIPÇÃO	Bitolas de 1m,60 e 0m,60			
	Em 1915			Total em 1914
	Pessoal	Material	TOTAL	
Engenheiros	59:885$960	115:777$630	175:663$590	172:872$100
Trafego	82:810$880	14:241$520	97:052$400	93:774$850
Telegrapho	12:540$700	699$570	13:240$270	17:282$800
Almoxarifado — Fundição de ferro	87:301$200	53:771$930	141:073$130	140:896$890
Almoxarifado — » » bronze	18:677$930	16:393$970	35:071$900	32:266$860
Almoxarifado — Materiaes para custeio	18:419$710	11:192$540	29:612$250	30:171$540
Horto Florestal	11$820	41$100	52$920	—
Contadoria-Custeio	2:486$430	1:387$150	3:873$580	1:620$130
Almoxarifado-Custeio	868$740	459$790	1:328$530	461$330
Particulares	13:830$020	63:402$180	77:232$200	49:388$270
Companhias de Estradas de Ferro	27:848$200	32:899$320	60:247$520	22:717$170
Pensões	23:638$000	—	23:638$000	22:293$000
Escriptorio Central da Companhia	180$980	100$340	281$320	110$040
Passador de gado no Porto Taboado	—	—	—	1:011$680
Total	348.000$570	310:367$040	658:367$610	584:866$660

DESCRIPÇÃO	Bitola de 1m,00			
	Em 1915			Total em 1914
	Pessoal	Material	TOTAL	
Engenheiros	170:318$320	260:065$310	430:383$630	250 175$400
Trafego	110:559$370	23:714$720	134:274$090	123:605$030
Telegrapho	12:771$390	6:855$730	19:627$120	12:812$310
Almoxarifado — Fundição de ferro	—	—	—	
Almoxarifado — » » bronze	13:307$540	24:152$610	37:460$150	31:304$780
Almoxarifado — Materiaes para custeio	17:402$580	11:254$590	28:657$170	42:415$900
Horto Florestal	806$050	328$470	1:134$520	983$230
Contadoria-Custeio	—	—		—
Almoxarifado-Custeio	19$990	—	19$990	18$380
Particulares	12:147$010	27:260$350	39:407$360	37:801$990
Companhias de Estradas de Ferro	12:391$850	14:859$150	27:251$000	51:605$470
Pensões	8:295$000	—	8:295$000	7:410$000
Escriptorio Central da Companhia	—	—		1:815$960
Passador de gado no Porto Taboado	—	—	—	3:408$290
Total	358.019$100	368:490$930	726:510$030	563:856$800

O quadro abaixo permitte comparar as differenças verificadas, tendo-se em vista o anno anterior.

DESCRIPÇÃO		Bitolas de 1m,60 e 0m,60 1915		Bitola de 1m,00 1915	
		Mais	Menos	Mais	Menos
Engenheiros		2:791$490	—	180:208$170	—
Trafego		3:277$550	—	10:669$060	-
Telegrapho		—	4:042$530	6:814$810	-
Almoxarifado	Fundição de ferro	176$240		—	
	» de bronze	2:805$010	--	5:655$370	--
	Materiaes para custeio	—	559$290	--	13:758$730
Horto Florestal		52$920		151$290	—
Contadoria Custeio		2:253$450	--	—	
Almoxarifado-Custeio		867$200	—	1$610	—
Particulares		27:843$930	—	1:605$370	
Companhias de Estradas de Ferro		37:530$350	—	—	24:354$470
Pensões		1:345$000	—	885$000	-
Escriptorio Central da Companhia		171$280	-	—	1 815$960
Passador de gado no Porto Taboado		--	1:011$680	—	3:408$290

O numero médio de empregados, durante o anno de 1915, vae indicado nos quadros seguintes:

Categoria	Secção Paulista		Sec. R. Claro
	Bitola de 1m,60	Bitola de 0m,60	Bitola de 1m,00
Escriptorio			
Chefe da Locomoção	1	—	—
Chefe da Tracção	1	—	—
Inspector da Tracção	—	—	1
Engenheiro da Tracção	1	—	—
Chefe de Escriptorio	1	—	—
Desenhista	1	-	-
,, Praticante	1	—	—
Escripturarios e ajudantes	8	—	3
Praticantes	7	—	2
Continuo	1	—	—
Total	22	—	6
Officinas			
Chefe de Officinas	1	—	1
Sub-Chefe de Officinas	1	—	1
Engenheiro Electricista	1	—	1
Mestres de Officinas	3	—	6
Ajustadores	55	—	36
Aprendizes (officios diversos)	75	—	78
Caldeireiros e Funileiros	15	—	11
Carpinteiros	21	—	91
Ferreiros	15	—	24
Fundidores	19	—	5
Limadores	12	—	6
Malhadores	43	—	31
Pintores	10	—	21
Pedreiros	7	—	3
Serventes	14	—	6
Serradores	1	—	22
Torneiros	23	—	19
Trabalhadores	78	—	132
Operarios diversos	128	—	157
Pensionistas	3	—	5
Total	525	—	656

Categoria	Secção Paulista		Sec. R. Claro
	Bitola de 1 m,60	Bitola de 0 m,60	Bitola de 1 m,00
TRACÇÃO			
Inspector de Locomotivas . .	1	—	1
Chefe de Deposito	1	—	1
Encarregados de Deposito . .	3	—	—
Escripturario	1	—	—
Machinistas	78	3	84
Foguistas	86	3	84
Limpadores	50	1	57
Ajustadores	4	—	8
„ Ajudantes e aprendizes	8	—	17
Lenheiros e carvoeiros . . .	72	—	35
Operarios diversos	2	—	—
Mensageiros	1	—	—
Bombeiros e guardas	5	—	11
Trabalhadores	8	—	—
Pensionistas	6	—	—
Total	326	7	298
FISCALISAÇÃO DA LENHA			
Fiscal Geral	1	—	—
Fiscaes Ajudantes	1	—	3
Total	2	—	3

O quadro abaixo offerece um confronto com o anno anterior:

	Bitola de 1m,60		Bitola de 0m,60		Bitola de 1m,00	
	1915	1914	1915	1914	1915	1914
Escriptorios	22	23	—	—	6	5
Officinas	525	522	—	—	656	657
Tracção	326	318	7	7	298	327
Fiscalisação da lenha . .	2	2	—	—	3	3
Total. . . .	875	865	7	7	963	992

Total geral . . { Bitola de 1m,60 „ de 0m,60 „ de 1m,00 } 1915. . . 1.845 / 1914. . . 1.864

IV

Obras Novas (Conta de Capital)

Secção Paulista Anno de 1915

Designação	Pessoal	Material	Total
Conclusão da montagem de 25 caixas para vagões frigorificos	67$880	—	67$880
Conclusão da construcção iniciada em 1913, de 1 carro de luxo e 2 carros restaurantes	25:532$620	16:580$870	42:113$490
Construcção de 7 carros de passageiros	5:246$640	110:399$230	115:645$870
Montagem de freios nos vagões	257$450	35$200	292$650
Metade das despesas de construcção de 10 caixas para vagões frigorificos . . .	10:089$910	19:874$890	29:964$800
Construcção de 10 gaiolas para gado.	6:082$030	10:363$760	16:445$790
Total. . .	47:276$530	157:253$950	204:530$480

Secção Rio Claro Anno de 1915

Designação	Pessoal	Material	Total
Metade das despesas de construcção de 10 caixas para vagões frigorificos . . .	10:089$910	19:874$890	29:964$800
Construcção de 20 gaiolas para gado.	3:620$420	4:351$730	7:972$150
Machinismos para officinas:			
1 machina para furar madeira	—	4:650$000	—
1 martellete movido a electricidade	—	8:950$000	—
Montagem destes machinismos	731$130	186$460	14:517$590
Total. . .	14:441$460	38:013$080	52:454$540

V

Conclusão

Demonstração dos Diagrammas da Locomoção

N.os

1	Bitolas de 1m,60 e 0m,60	Despesa absoluta total com combustivel desde 1901.
2		Carvão consumido desde 1901.
3		Lenha consumida desde 1901.
4		Vehiculos-kilometros rebocados e seu custo médio em combustivel, desde 1901.
5		Despesa e consumo de lubrificantes para locomotivas e consumo médio por locomotiva-kilometro, desde 1901. (Bitola de 1m,60).
6	Bitola de 1m,00	Despesa com combustivel nos trens em serviço do trafego, desde 1901.
7		Carvão consumido desde 1901.
8		Lenha consumida desde 1901.
9		Vehiculos-kilometros rebocados desde 1901, e seu custo médio em combustivel.
10		Despesa e consumo de lubrificantes para locomotivas e consumo médio por locomotiva-kilometro, desde 1901.
11		Reparações de locomotivas das bitolas de 1m,60 e 0m,60 — Pessoal.
12		Reparações de locomotivas das bitolas de 1m,60 e 0m,60 — Material.
13		Reparações de locomotivas das bitolas de 1m,60 e 0m,60 — Total.
14		Custo das reparações por locomotiva-kilometro desde 1901.
15		Numero de locomotivas existentes na bitola de 1m,60.
16		„ „ „ „ „ „ „ 0m,60.
17		Reparações de locomotivas da bitola de 1m,00 — Pessoal.
18		„ „ „ „ „ „ „ — Material.
19		„ „ „ „ „ „ „ — Total.
20		Custo dessas reparações por locomotiva-kilometro.
21		Numero de locomotivas existentes na bitola de 1m,00.
22		Reparações de carros nas bitolas de 1m,60 e 0m,60 — Pessoal.
23		„ „ „ „ „ „ „ „ „ — Material.
24		„ „ „ „ „ „ „ „ „ — Total.
25		„ „ vagões „ „ „ „ „ „ — Pessoal.
26		„ „ „ „ „ „ „ „ „ — Material.
27		„ „ „ „ „ „ „ „ „ — Total.
28		„ „ carros na bitola de 1m,00 — Pessoal.
29		„ „ „ „ „ „ „ — Material.
30		„ „ „ „ „ „ „ — Total.
31		„ „ vagões „ „ „ „ — Pessoal.
32		„ „ „ „ „ „ „ — Material.
33		„ „ „ „ „ „ „ — Total.

N.os

34 Recapitulação das despesas da Locomoção, por conta de Custeio bitolas de $1^m,60$ e $0^m,60$.

35 Recapitulação das despesas da Locomoção, por conta de Custeio, bitola de $1^m,00$.

36 Total das despesas por conta de Custeio.

37 Comparação das despesas totaes da Locomoção com o percurso das locomotivas e vehiculos e a quantidade dos mesmos.

38 Preço do vehiculo-kilometro e da tonelada-kilometro de peso util (serviços retribuidos) bitolas de $1^m,60$ e $0^m,60$.

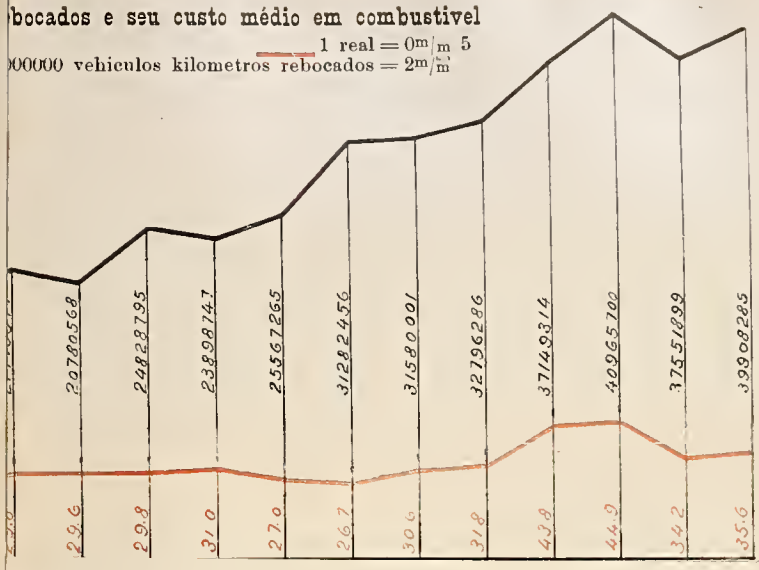
39 Preço do vehiculo-kilometro de peso util (serviços retribuidos) bitola de $1^m,00$.

40 Fornecimentos feitos a diversos desde 1901.

bocados e seu custo médio em combustivel

1 real = 0m/m 5

00000 vehiculos kilometros rebocados = 2m/m



BIBLIOTECA

Bitolas de 1m,80 e 0m,60

Despesa absoluta total com combustivel

100 000$000 = 3m m

Nº 1

Vehiculos kilometros rebocados e seu custo médio em combustivel

1 real = 0m m 5

1000000 vehiculos kilometros rebocados = 2m m

Nº 4

Carvão consumido

1000 tons. = 3m m 5

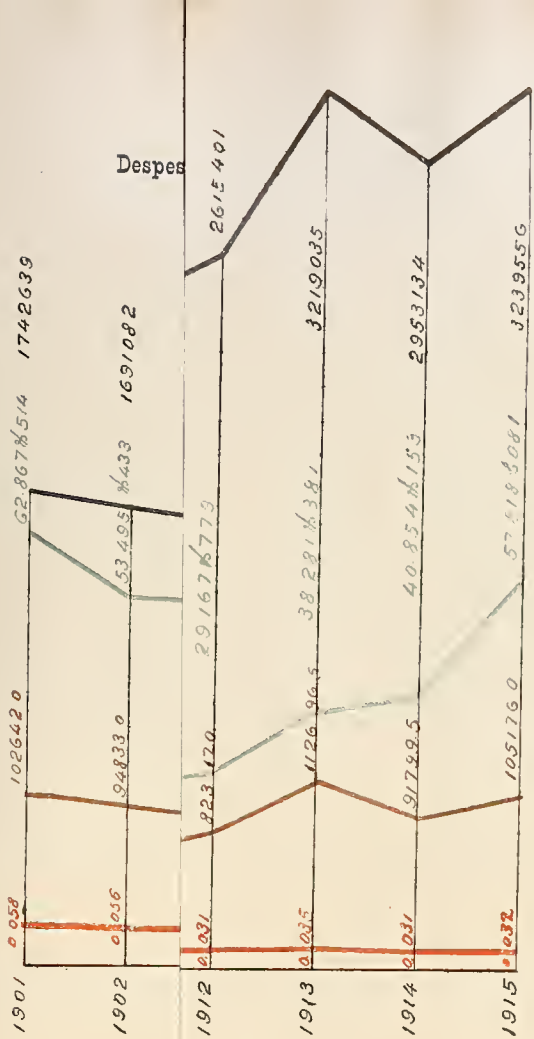
Nº 2

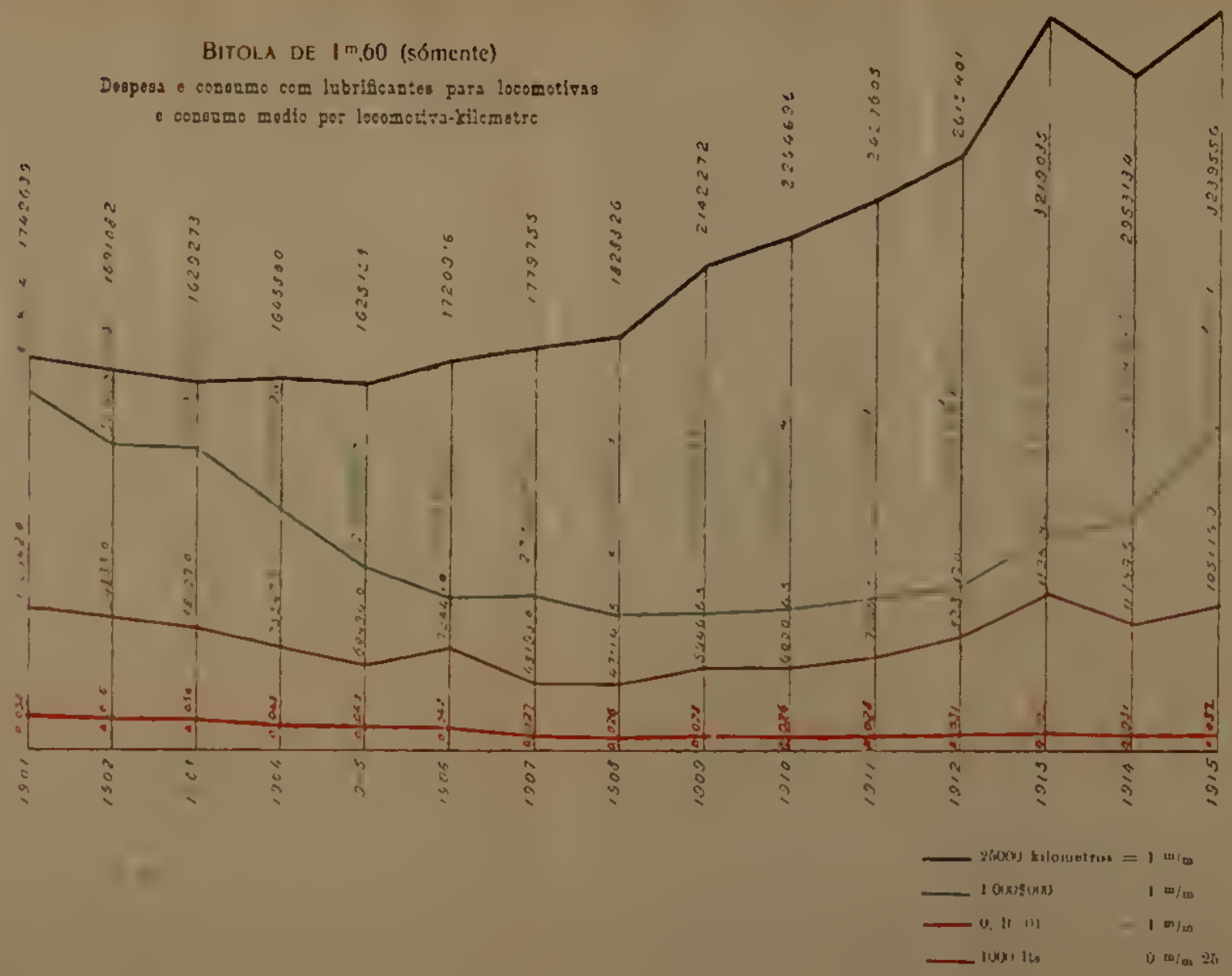
Lenha consumida

1000 M = 0m m 5

Nº 3

N.º 5


Despes
1901
1902
1912
1913
1914
1915
1742639
1691082
2615401
3219035
2953134
3239556
62867$514
53495$433
29167$773
38281$381
40854$153
57418$081
1026420
94833
120
223
1126
96,5
91729,5
105176
0,058
0,056
0,031
0,035
0,031
0,032
25000 kilometros = 1 m/m
1:000$000 = 1 m/m
0, lt. 01 = 1 m/m
1000 lts. = 0 m/m 25


BITOLA DE 1m,60 (sómente)
Despesa e consumo com lubrificantes para locomotivas
e consumo medio por locomotiva-kilometro
1901
1902
1904
1905
1907
1908
1909
1910
1911
1912
1913
1914
1915
2142272
2953130
2000 kilometros = 1 m/m
1 m/m
1 m/m
0 m/m 25

N.º 5

1905		
1906		19
1907		
1908		
1909		
1910		
1911		
1912		
1913		
1914		
1915		

Bitola de 1m,00

Despesa com combustivel nos trens em serviço do trafego

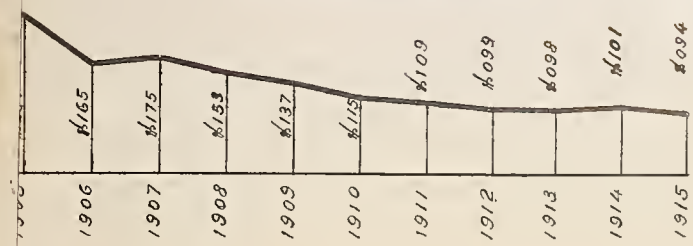
Carvão

Lenha

Despesa e consumo totaes de lubrificantes para locomotivas e consumo medio por locomotiva-kilometro

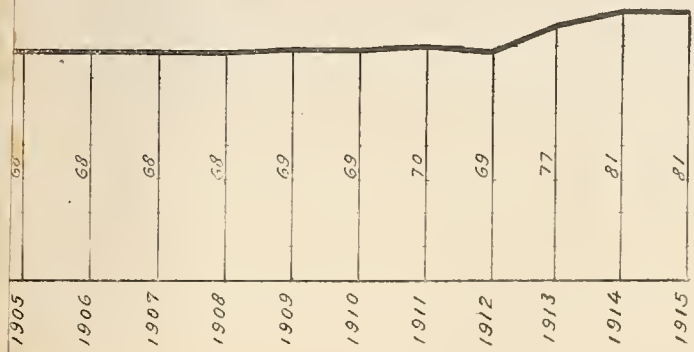
arações por locomotiva-kilometro

1 m/m = 10 réis



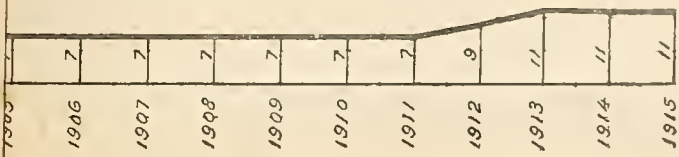
umero de locomotivas

BITOLA DE 1m,60



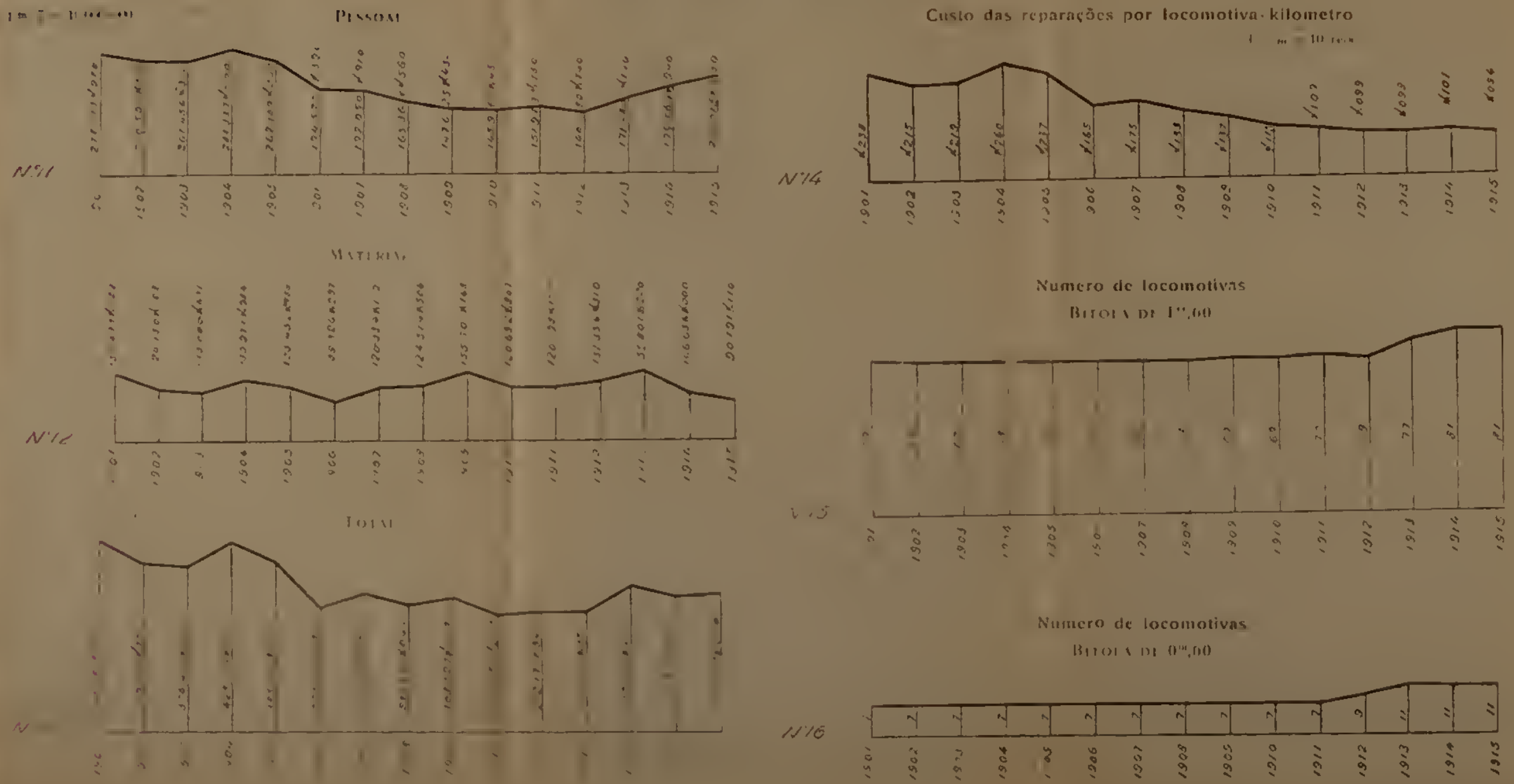
umero de locomotivas

BITOLA DE 0m,60



Reparações de Locomotivas

Bitolas de 1m,60 e 0m,60



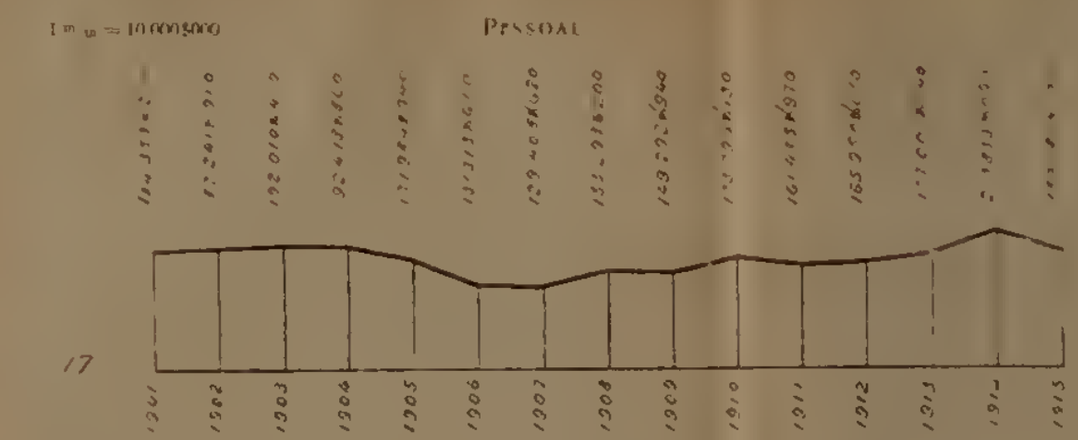
as reparações por locomotiva-kilometro

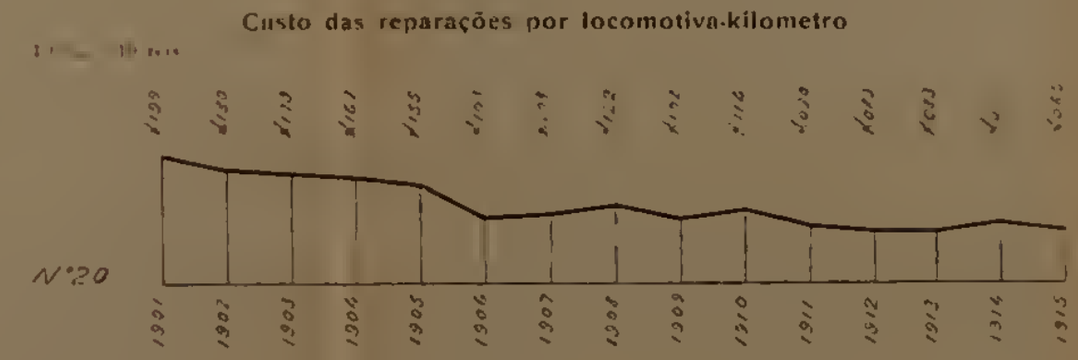
1913			
1914	82		
1915	82		

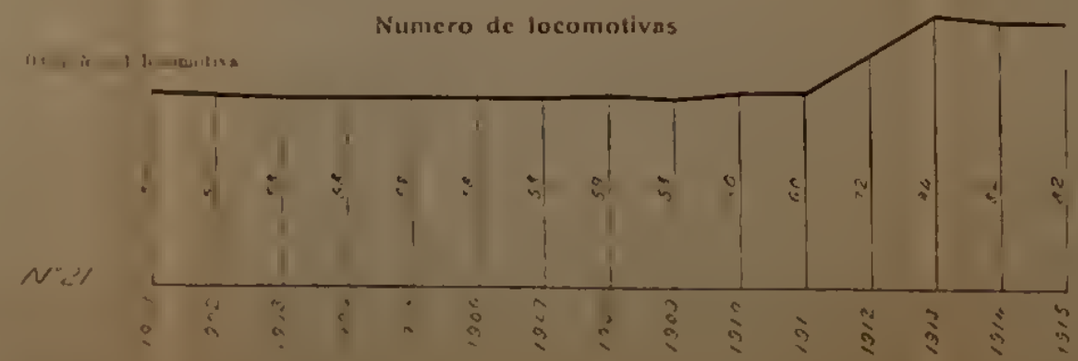
1904	$1\frac{167}{}$	105:435$1\frac{585}{}$
1905	$1\frac{155}{}$	86:019$1\frac{412}{}$
1906	$1\frac{103}{}$	56:117$1\frac{105}{}$
1907	$1\frac{108}{}$	86:637$1\frac{883}{}$
1908	$1\frac{122}{}$	100:087$1\frac{625}{}$
1909	$1\frac{102}{}$	91:781$1\frac{559}{}$
1910	$1\frac{114}{}$	98:874$1\frac{404}{}$
1911	$1\frac{090}{}$	88:729$1\frac{270}{}$
1912	$1\frac{083}{}$	121:752$1\frac{900}{}$
1913	$1\frac{083}{}$	167:523$1\frac{720}{}$
1914	$1\frac{094}{}$	139:376$1\frac{130}{}$
1915	$1\frac{086}{}$	131:156$1\frac{400}{}$

Reparações de Locomotivas

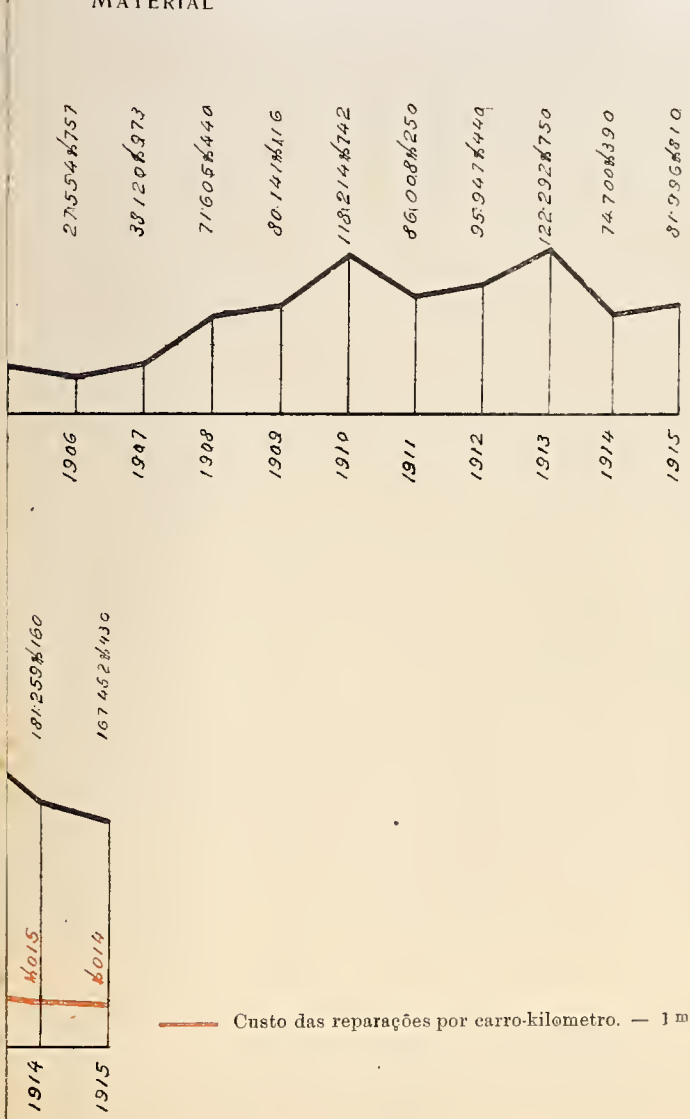
Bitola de 1m,00







MATERIAL



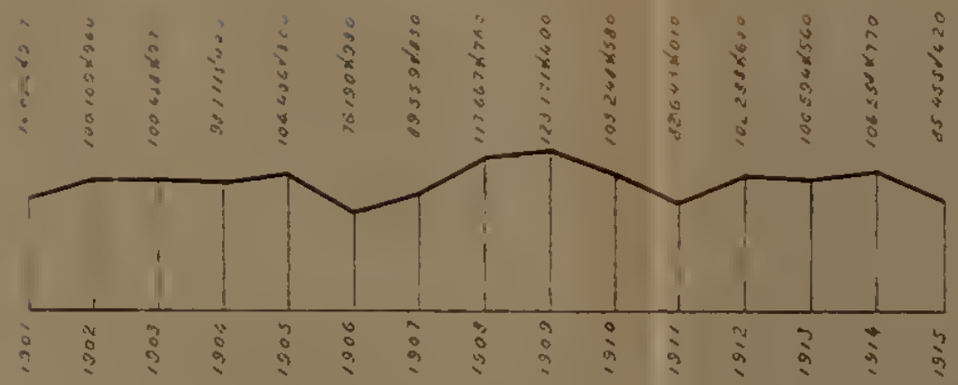
Custo das reparações por carro-kilometro. — 1 m/m = 2 réis.

Reparações de Carros

Bitolas de 1m,60 e 0m,60

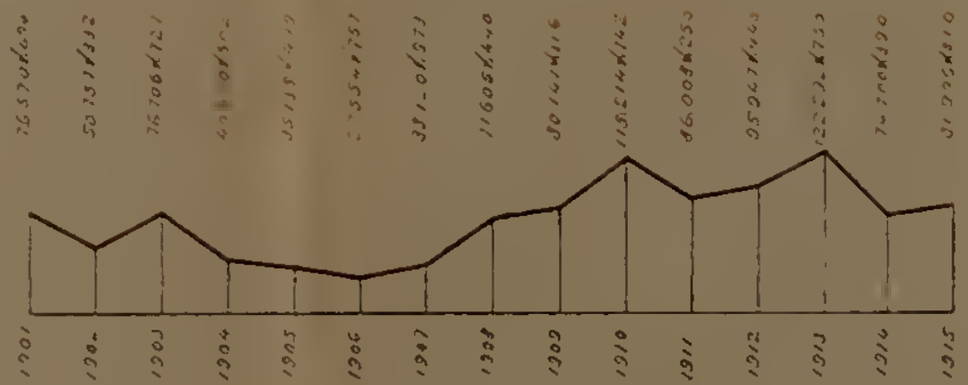
Pessoal

N.º 22



Material

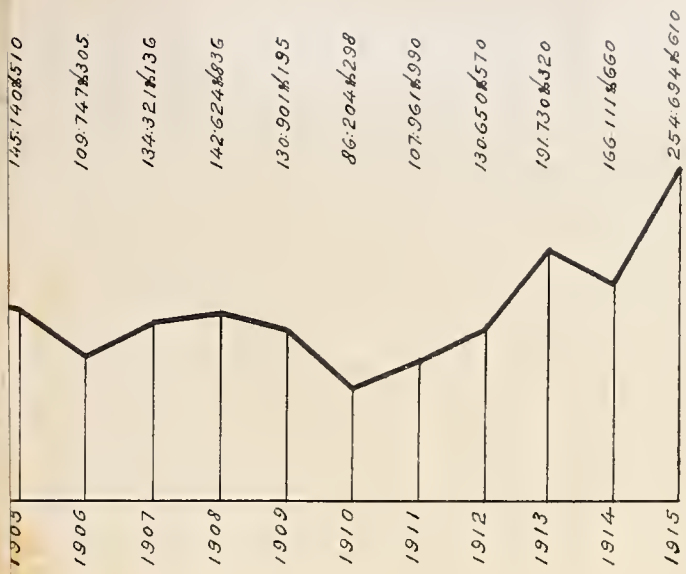
N.º 23



Total

N.º 24

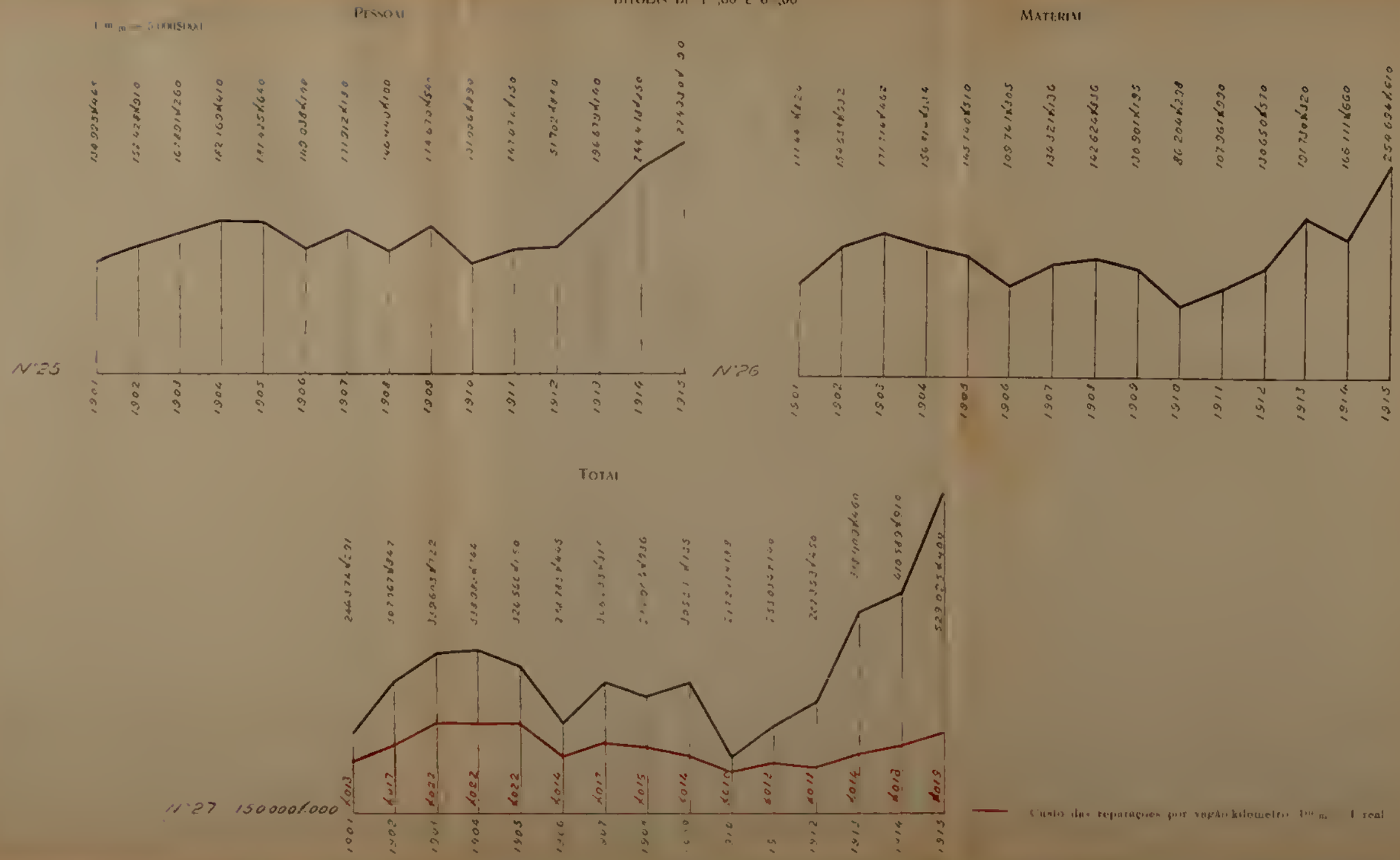
Custo das reparações por carro kilometro — 1m = 2 cms

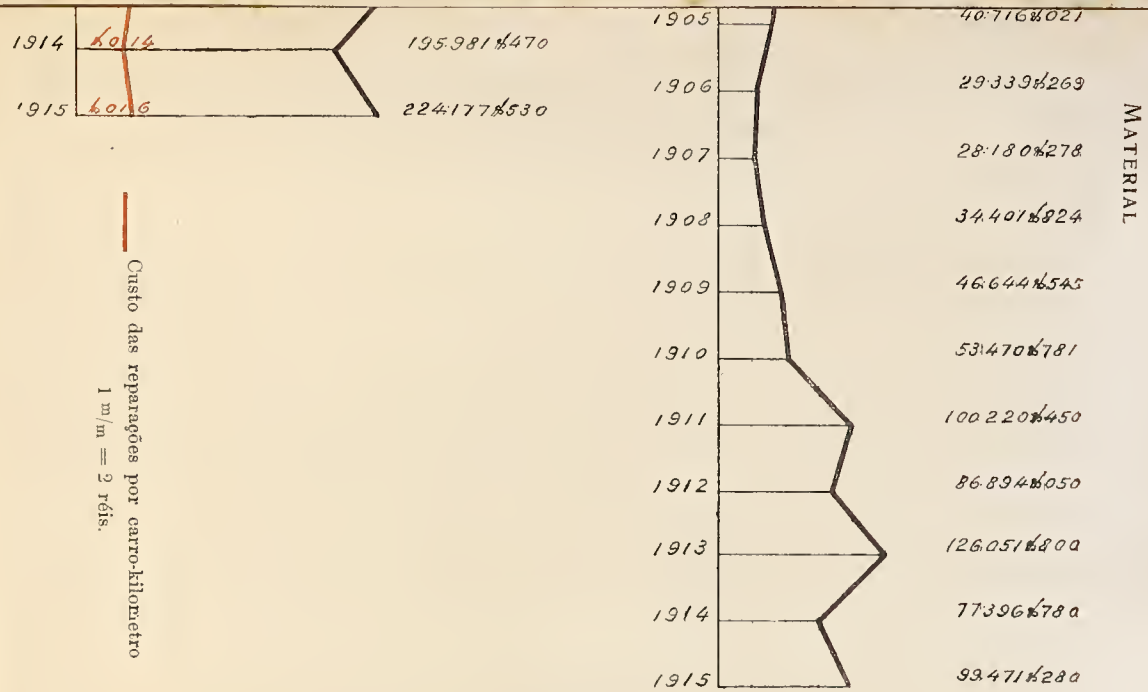


Custo das reparações por vagão-kilometro. 1m/m = 1 real.

Reparações de Vagões

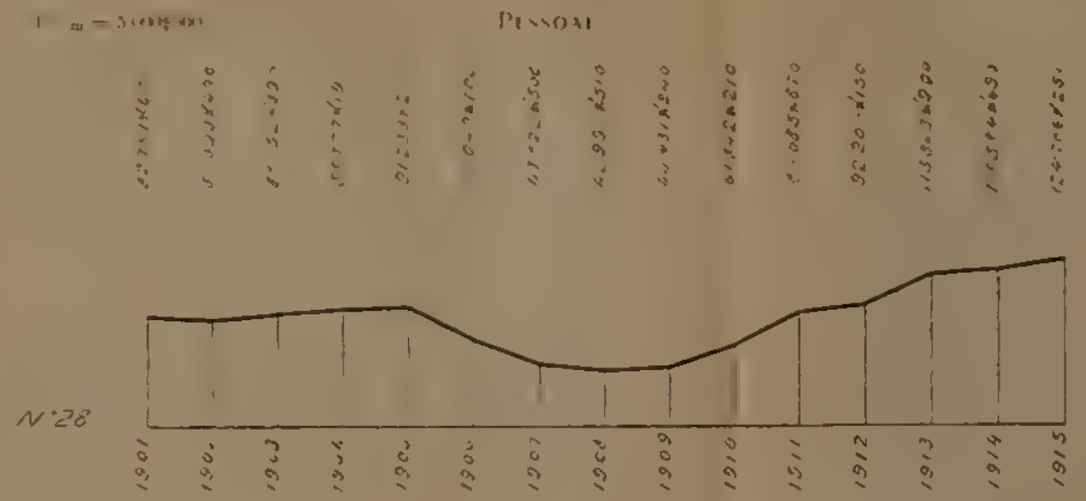
Bitolas de 1m,60 e 0m,60

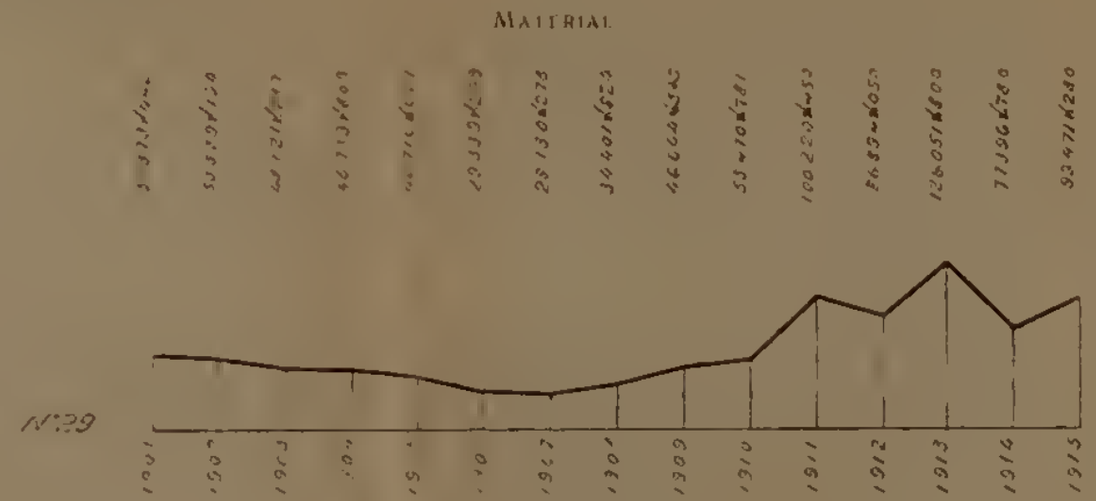


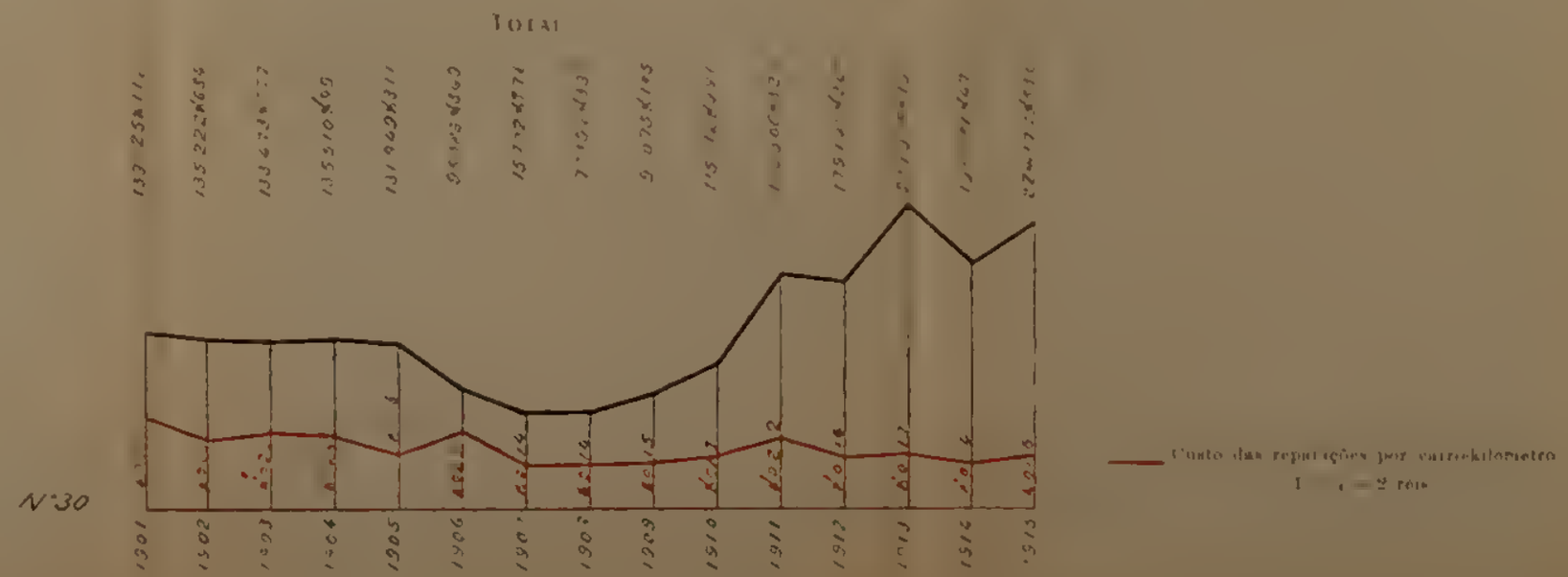

MATERIAL
1905 40:716$021
1906 29:339$269
1907 28:180$278
1908 34:401$824
1909 46:644$545
1910 53:470$781
1911 100:220$450
1912 86:894$050
1913 126:051$800
1914 77:396$780
1915 93:471$280
1914 $014
1915 $016
195:981$470
224:177$530
Custo das reparações por carro-kilometro
1 m/m = 2 réis.

Reparações de Carros

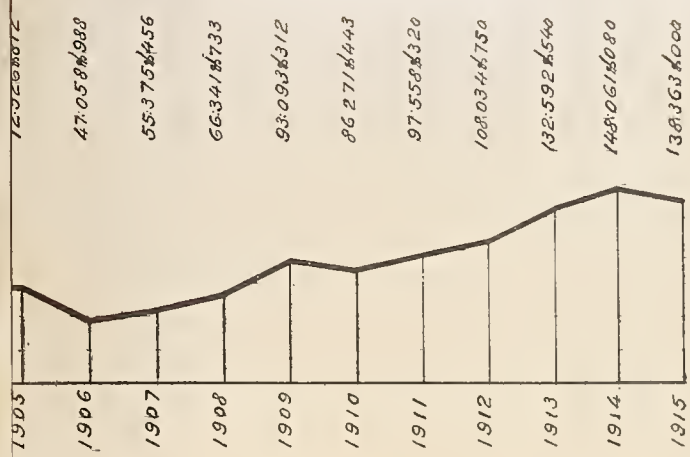
Bitola de 1m,00







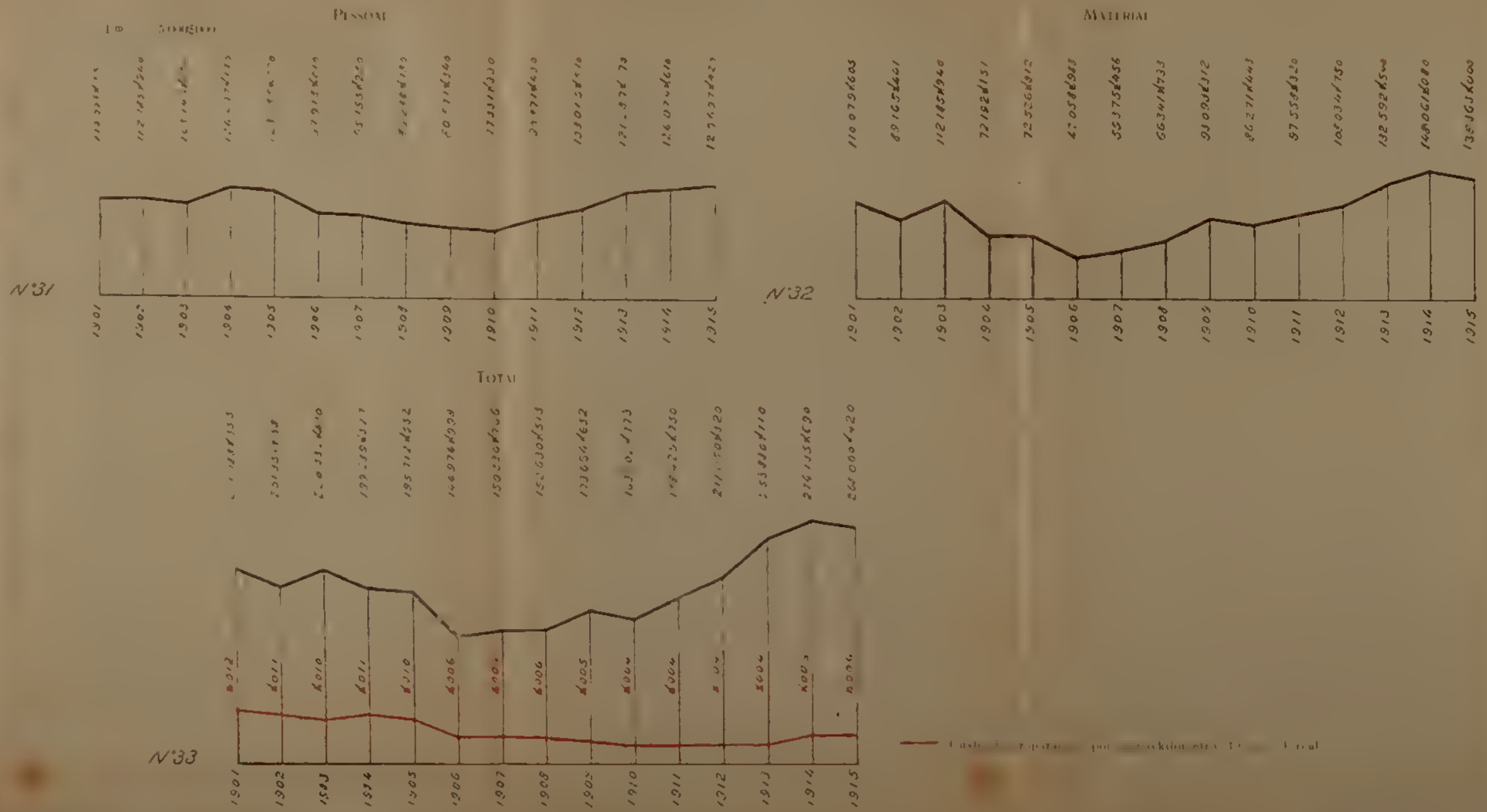
MATERIAL



eparações por vagão-kilometro. 1 m m = 1 real.

Reparações de vagões

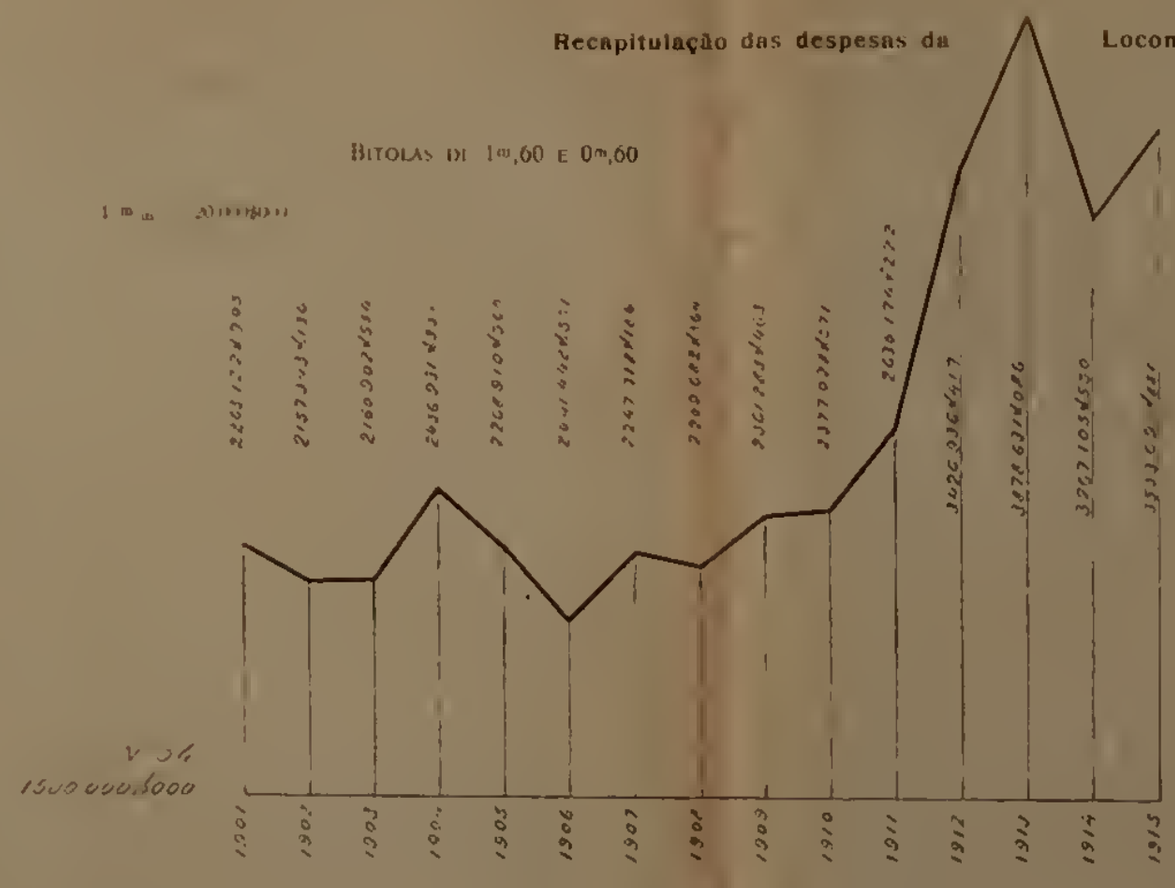
Bitola de 1m,00



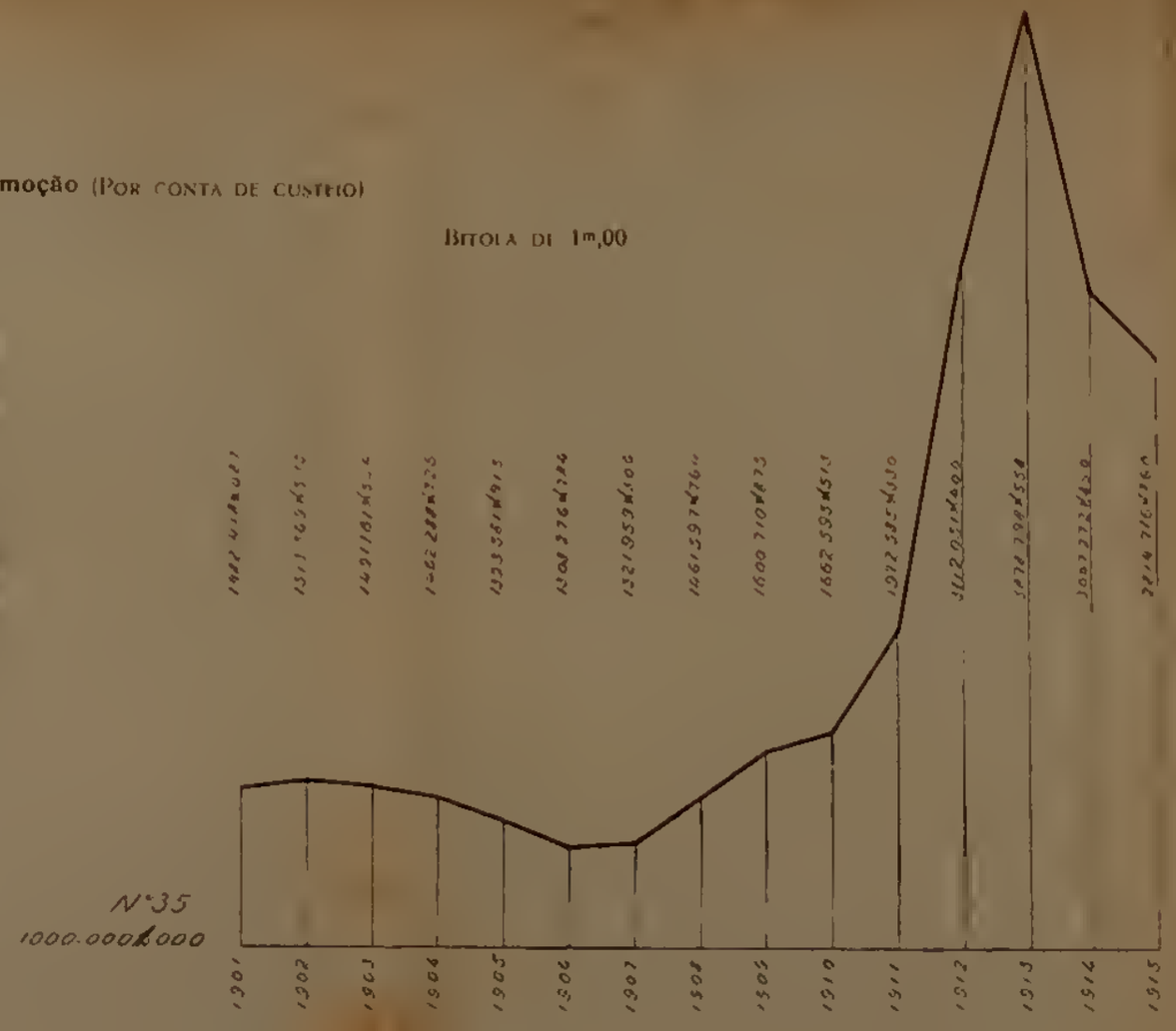
BITOLA DE 1m,00

Recapitulação das despesas da Locomoção (Por conta de custeio)

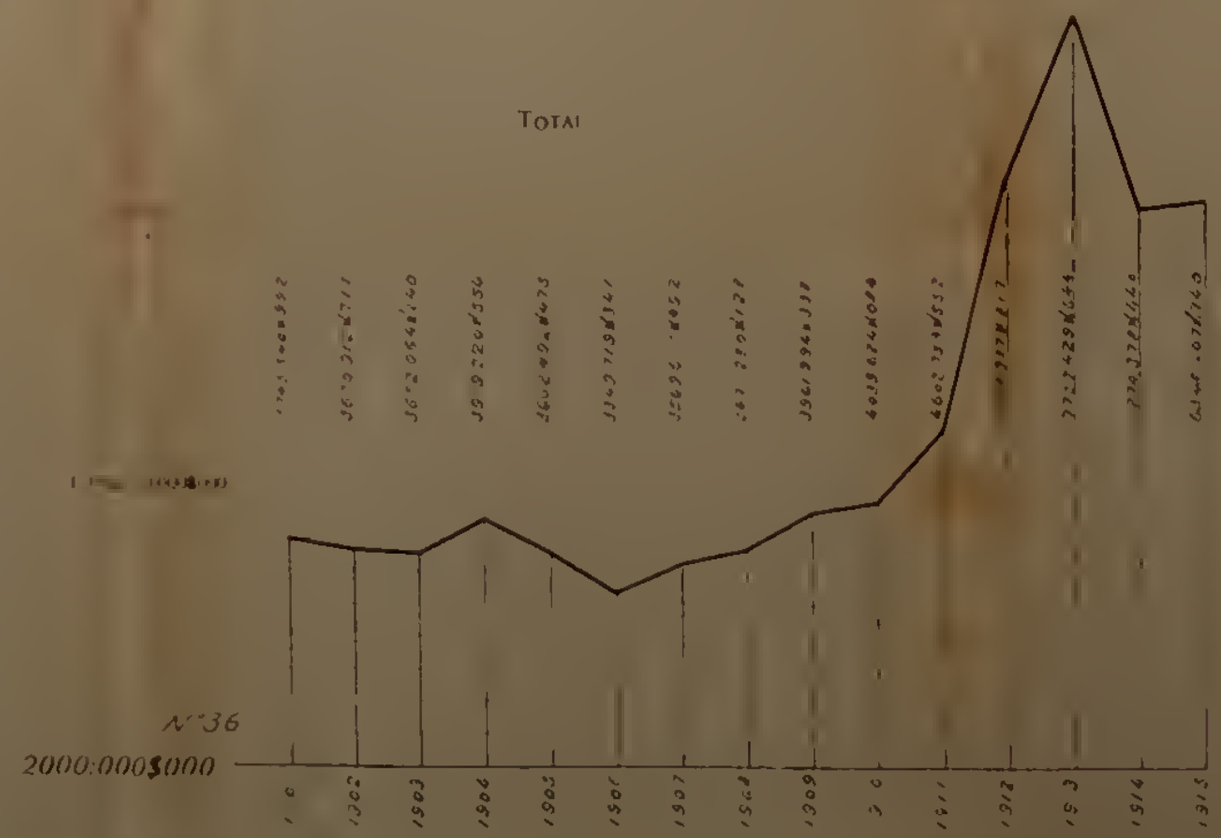
Bitolas de 1m,60 e 0m,60



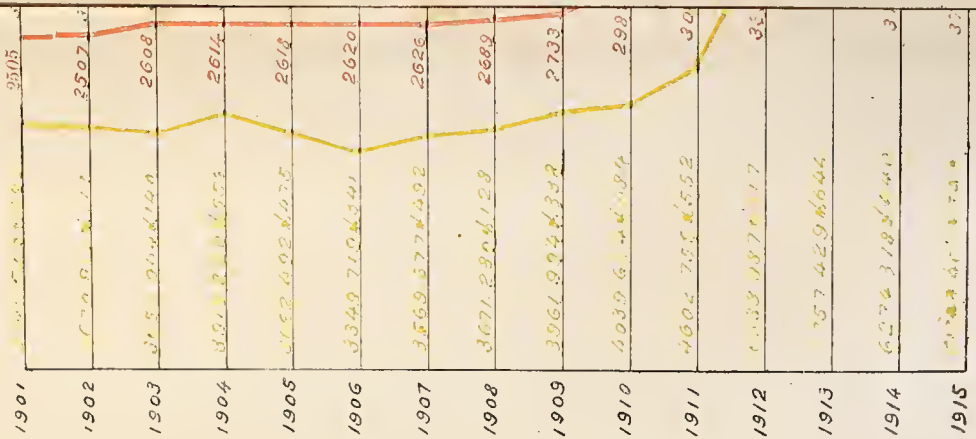
Bitola de 1m,00



Total



N.º 37



Kilometros percorridos pelos vehiculos.

Quantidade de vehiculos.

» » locomotivas.

Kilometros percorridos pelas locomotivas.

Despesa total da Locomoção.

» » » reparação vehiculos.

» » » » locomotivas.

BITOLAS DE 1m,60, 1m,00 E 0m,60

Comparação das despesas totaes da locomoção com o percurso das locomotivas e vehiculos e a quantidade dos mesmos

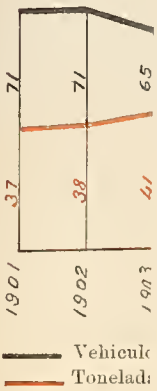
N·37

Preço do ve

1 m/m = 2 réis

N°38

N°39



Preço do vehiculo-kilometro e da tonelada-kilometro de peso util

(Serviços retribuidos) (Conta de Custeio)

Bitolas de 1m,60 e 0m,60

1 m/m = 2 réis

N°38

	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915
Vehiculo-kilometro	92	95	103	118	110	82	103	86	74	86	77	87	86	84	84
Tonelada-kilometro	30	31	35	34	33	21	26	23	21	23	22	25	25	26	26

Bitola de 1m,00

N°39

	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915
Vehiculo-kilometro	71	71	65	65	62	50	52	44	38	42	40	49	53	49	49
Tonelada-kilometro	37	38	41	34	29	20	21	20	19	18	18	23	25	25	23

Vehiculo-kilometro

Tonelada-kilometro

1 m/m = 20:000$000

FORNECIMENTO A DIVERSOS

BITOLAS DE 1m,60, 1m,00 E 0m,60

N.º 40

VI

Almoxarifado

Fornece esta repartição, com séde em Jundiahy, todos os materiaes necessarios ás diversas repartições da Companhia e aos depositos succursaes, estabelecidos em Campinas e Rio Claro.

Todas as compras são, em geral, feitas mediante concurrencia, pedindo-se preços ás diversas casas do extrangeiro, de Campinas, São Paulo e Rio de Janeiro.

Durante o anno de 1915 o Almoxarifado teve o seguinte movimento:

DEBITO

Valor de materiaes existentes em 1.º de Janeiro de 1915		2.350:880$941
Directamente do extrangeiro		317:110$690
Comprados nos mercados de Campinas, S. Paulo e Rio de Janeiro, a saber:		
Carvão de pedra nacional . . .	972$200	
Dormentes.	41:487$158	
Impressos e objectos para escriptorios	98:005$109	
Lenha	2.095:381$812	
Madeira nacional.	160:382$744	
Diversos	1.443:547$026	3.839:776$049
Proveniente das officinas		271:874$600
Total do debito . . .		6.779.642$280

CREDITO

Materiaes fornecidos ás diversas repartições da Companhia:		
Por conta do custeio	4.732:842$048	
Por conta do capital	586:511$412	5.319:353$460
Materiaes fornecidos ás officinas para fundição e outras obras necessarias ao supprimento dos depositos.		116·765$640
Materiaes cedidos a outras Estradas e a particulares:		
Material velho	141:758$060	
Material novo	43:495$190	185:253$250
Restituição de direitos		6:143$450
Valor de materiaes existentes em 31 de Dezembro de 1915		1.152:126$480
Total do credito . . .		6.779:642$280

No fim do anno procedeu-se a minucioso e rigoroso balanço no Almoxarifado e Depositos, pesando, medindo e contando todos os materiaes, conforme a sua natureza. O resultado foi o mais lisongeiro possivel, sendo tanto as sobras como as faltas em quantidades insignificantes e todas justificadas.

E' digno de louvor o Almoxarife, o Sr. Carlos Emilio de Azevedo Marques, pelo zelo com que dirige todo o serviço a seu cargo.

VII

Pessoal

Continúa todo o pessoal em geral a prestar com dedicação bons serviços á Companhia.

Cabe aqui, e o faço com a mais viva satisfação e cheio de profundo reconhecimento, agradecer mais uma vez aos dignos amigos e companheiros, Chefes das diversas Repartições, a direcção intelligente, zelosa, solicita e economica, que a elles têm dado, e a seus ajudantes, bem como a todos os diversos empregados, a elles directamente subordinados, o muito efficaz auxilio que me têm prestado.

Manteve a Companhia, no serviço de custeio de suas linhas ferreas durante o anno de 1915 um effectivo médio de 4.953 empregados, assim discriminados:

REPARTIÇÕES	Numero de empregados		Proporção por cento
	Total	Por um kilometro	
Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado	173	0,149	3,5
Trafego e Telegrapho	1.898	1,635	38,3
Locomoção	1.845	1,589	37,3
Linha e Edificios	1.037	0,893	20,9
Total	4.953	4,265	100,0

Jundiahy, 30 de Abril de 1916.

F. de Monlevade,
Inspector Geral.

RELATORIO

DO

CHEFE DO SERVIÇO FLORESTAL

Ex.mo Snr. Presidente

Tenho a honra de passar ás mãos de V. Ex. o relatorio do Serviço Florestal, correspondente ao anno proximo findo.

Rio Claro, 22 de Abril de 1916.

Edmundo Navarro de Andrade.

SERVIÇO FLORESTAL

Até Outubro de 1915, o Serviço Florestal tinha a seu cargo os hortos de Juudiahy, Boa Vista, Loreto e Rio Claro, com uma área total de 710 alqueires, ou sejam 1718 hectares. Actualmeute, com as compras receutemeute effectuadas, comprehende mais os hortos de Tatú e Camaquau e a fazenda "Sauto Antonio", que foi annexada ao horto de Rio Claro, séde dos trabalhos e onde estão installados os grandes viveiros de essencias florestaes. Este departamento da Companhia possue presentemente 2006 alqueires de terras, ou 4854 hectares, todos marginando as suas linhas de 1m,60.

No seguinte quadro vem discriminada a área de cada um dos seus hortos:

Hortos	Em alqueires	Em hectares
Jundiahy	43,24	104,6
Boa Vista	40,81	98,7
Loreto	303,20	733,7
Tatú	310,00	750,2
Camaquan	250,00	605,0
Rio Claro	328,60	795,2
» » (Santo Antonio)	730,00	1.766,6
Total	2.005,85	4.854,0

Até 31 de Dezembro de 1915 tinham sido definitivamente plantados 513 alqueires, ou 1241 hectares, com um total de 1.210.460 arvores diversas, das quaes 1.130.880 eram eucalyptos.

Estas plantações estavam assim divididas pelos differentes hortos:

Hortos	Eucalyptos	Outras arvores	Totaes
Jundiahy	40.000	8.000	48.000
Boa Vista.	46.600	13.660	60.260
Loreto.	309.280	30.060	339.340
Rio Claro.	735.000	27.860	762.860
Totaes . . .	1.130.880	79.580	1.210.460

Em 31 de Março do corrente anno, o total das plantas existentes nos hortos elevava-se a 1.303.950, ou mais 276.055 do que em egual data do anno anterior.

O seguinte quadro, em que vêm apenas mencionadas as plantações de eucalyptos em 31 de Dezembro dos differentes annos, mostra claramente a marcha dos nossos trabalhos a partir da data em que o Serviço Florestal passou a constar um novo departamento desta Companhia:

Hortos	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915
Jundiahy . .	32.000	32.000	32.000	32.000	32.000	32.000	40.000
Boa Vista. .	25.000	29.000	29.000	46.600	46.600	46.600	46.600
Loreto . . .	—	—	15.300	80.800	99.100	196.200	309.280
Rio Claro. .	20.600	105.400	237.200	385.000	469.000	625.600	735.000
Totaes. .	77.600	166.400	313.500	544.400	646.700	900.400	1.130.880

Em Dezembro de 1915, ficou concluido o serviço de reflorestamento nos hortos de Jundiahy, Boa Vista e Rio Claro.

Tendo a Companhia despendido até Dezembro de 1915 com o seu Serviço Florestal a quantia de 652:245$064 e existindo nos seus hortos, naquella data, 1.210.460 arvores definitivamente plantadas, tem-se que cada planta está á Companhia por 538 réis, em média, comprehendendo todas as despesas de custeio feitas desde o inicio dos trabalhos, em 1.º de Janeiro de 1904. E isto tambem sem levar em conta os melhoramentos realizados nos terrenos adquiridos,

as bemfeitorias agora alli existentes e sem tomar em consideração que uma grande parte das despesas effectuadas em 1915 foram feitas com o preparo de terras para as plantações do corrente anno.

A edade média das plantações florestaes da Companhia é de seis annos e, dando-se a cada arvore, nessa edade, o valor de 3$000 (muito inferior ao que se tem obtido nas experiencias e cortes effectuados), tem-se que aquellas plantações representam uma somma de 3.631:380$000 (tres mil seiscentos e trinta e um contos, trezentos e oitenta mil réis).

Por varias experiencias realizadas se tem verificado que, aos cinco annos, são precisos tres eucalyptos, em plantações regnlares, para obter-se um metro cubico de lenha. Se a Companhia resolvesse agora fazer o corte de todas as suas mattas de eucalyptos para a obtenção desse combustivel, poderia aproveitar mais de 400.000 metros cubicos, representando um valor superior a 1.400 contos, ou mais do dobro do que tem despendido até aqui com o seu Serviço Florestal. E, mesmo assim, veria dentro de pouco tempo reconstituidas as suas mattas, visto que o eucalypto tem a preciosa facnldade de reproduzir-se por meio de rebentões da touça.

Mas muitissimo maior será o seu rendimento na exploração de taes arvores para dormentes, como se verifica pelo que nos demonstraram as ultimas experiencias feitas nesse sentido.

Em Maio de 1915, foi feito no Horto Florestal de Jundiahy o primeiro corte de eucalyptos para a obtenção de dormentes, não só para se poder avaliar o rendimento dessas arvores em differentes edades, mas tambem para experiencias de durabilidade da madeira das diversas especies alli em cultura.

Este facto torna-se digno de registo porque é, sem duvida, a primeira vez que no Brasil se exploram essencias florestaes plantadas pelo homem em escala consideravel.

Antes de dar ao Serviço Florestal o desenvolvimento que hoje tem, tornava-se indispensavel determinar o rendimento em madeira de differentes especies de eucalyptos, em edades diversas, quer para dormentes, quer como lenha, mas isto só em Maio do anno passado poude ser feito porque sómente então completavam as maiores plantações dez annos, limite minimo traçado pelos auctores especialistas para a

exploração de taes arvores, com o fim de obter dormentes para estradas de ferro. Apesar desta ultima circumstancia, foi feito o corte em eucalyptos de oito, nove, dez e onze annos, incluindo-se no corte arvores de duas especies pouco recommendadas para aquile fim.

Para maior elucidação do quadro que a seguir apresentamos, convém assignalar que foi calculado para a duzia de dormentes de bitola larga o preço de 48$000, para os de bitola estreita o de 22$000 e para o metro cubico de lenha o de 3$200, preços então em vigor na Companhia. Para o calculo do rendimento liquido, deduziu-se a quantia de 10$000 por duzia dos dormentes de bitola larga, 7$000 para os de bitola estreita e 1$000 para o metro cubico de lenha, importancias estas que foram pagas pelo corte.

Convém tambem assignalar que, se duas das especies enumeradas não produziram lenha, é isto devido a estarem as arvores abatidas ao longo da linha e terem sido cortados todos os seus ramos a seis metros de altura, para evitar accidentes na circulação dos trens, tendo ficado apenas com o tronco aproveitavel.

Especies	Arvores abatidas	Data da plantação	DORMENTES		Lenha m³	RENDIMENTOS		LIQUIDO	
			Bitola larga	Bitola estreita		Total	Por arvore	Total	Por arvore
Rostrata	18	Junho 1904	42	29	12	257$600	14$311	192$907	10$722
Tereticornis	6	Março 1905	20	12	4	114$400	19$066	86$744	14$457
Saligna	4	Junho 1906	5	5	—	29$000	7$250	21$920	5$480
Longifolia	10	Abril 1904	11	18	6	95$600	9$560	69$943	6$994
Regnans	8	Dezembro 1907	9	6	—	46$800	5$850	35$805	4$475
Botryoides	7	Junho 1904	31	32	7	204$000	29$143	152$521	21$788
Robusta	5	Fevereiro 1904	9	13	4	72$200	14$444	53$124	10$624
Globulus	5	Janeiro 1906	9	7	4	61$400	12$280	45$822	9$164
Total	63	—	136	122	37	881$000	—	658$786	—
Média	—	—	—	—	—	—	13$981	—	10$457

Como se vê, foi de 10$457 o rendimento liquido deixado por arvore de dez annos de edade, em média.

Em Janeiro do corrente anno foram collocados nas linhas da Companhia os dormentes obtidos, restando agora apenas que o tempo, factor principal, se pronuncie. Se ficar provado que são duradouros os dormentes de arvores de dez annos, como tudo leva a crêr, poderá o Serviço Florestal da Companhia fornecer-lhe, a partir de 1920, todos os dormentes de que precisem as suas linhas, bastando-lhe para isso abater annualmente menos de 40.000 eucalyptos de cerca de milhão e meio que já possue.

Se tomarmos como média o numero de dormentes empregados em substituição de estragados em 1914, um dos ultimos annos de maior consumo, veremos que bastará que cada um dos 40.000 eucalyptos a serem cortados produza, em média, um dormente de bitola larga e 2 de bitola estreita, o que está abaixo do resultado obtido na ultima experiencia.

Afim de verificar se as lenhas das varias especies de eucalyptos abatidos possuem, na sua edade de dez annos, valor industrial como combustivel para locomotivas, foram as mesmas utilizadas em trens de cargas de Jundiahy a Campinas, para em experiencia directa e pratica apreciarem-se a sua combustão, effeito calorifico e consumo, em comparação com as lenhas communs empregadas por esta Companhia.

As experiencias foram realizadas sob a direcção do Chefe da Tracção da Companhia, em trens ordinarios de cargas, entre Jundiahy e Campinas, num percurso, portanto, de 44 kilometros. A locomotiva escolhida foi a de n.º 80, typo "Consolidation", de vapor saturado, conduzida em todas as experiencias pela mesma tripulação.

O quadro seguinte mostra o consumo das diversas lenhas experimentadas, por kilometro e por tonelada-kilometro:

Designação	Peso do trem em kgs.	Numero de vehiculos	Consumo por kilometro m³	Consumo por mil toneladas kilometro m³
Lenha escolhida	394.521	40	0,18	0,45
E. rostrata	492.371	31	0,18	0,43
E. tereticornis	405.083	26	0,21	0,51
E. longifolia	453.760	27	0,21	0,42
E. botryoides	357.965	30	0,18	0,51
E. robusta	410.971	30	0,19	0,46

Assim conclue o Snr. Chefe da Tracção o relatorio que apresentou a este respeito:

«Em resumo, as experiencias praticas e directas que realizamos mostram que as lenhas de eucalyptos das especies que experimentámos, mesmo com a edade de dez annos, são, com egual tempo de exposição ao ar, praticamente equivalentes ás boas lenhas que a Companhia tem em stock.»

Diante de tão animadores resultados e só depois de perfeitamente apoiada em dados positivos e concludentes, resolveu a Companhia dar maior desenvolvimento ao seu Serviço Florestal, que já se acha apparelhado para plantar annualmente um milhão de eucalyptos nos seus hortos, tendo, ao mesmo tempo, resolvido tentar outras culturas, uma vez que, nas propriedades recentemente adquiridas, dispõe de terras de boa qualidade. Poderá assim a Companhia custear, se não totalmente, pelo menos em grande parte, as suas plantações florestaes, como perfeitamente o demonstram os resultados obtidos nestes ultimos sete annos com o cafezal que encontrou no seu actual horto de Rio Claro.

Rio Claro, 22 de Abril de 1916.

Edmundo Navarro de Andrade,
Chefe do Serviço Florestal.

15068
COM. INVENTARIO
PORT. 114/73

Êste livro deve ser devolvido na última data carimbada

Imp. Nacional

Biblioteca do Ministério da Fazenda

15426-48

385.098161
P328

Companhia paulista de est. de ferro

AUTOR

Relatorio 1916

TÍTULO

Êste livro deve ser devolvido na última data carimbada

15426-48 385.098161
P328
Cia Paulista